Conto Corrente con la Posta

Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 185 del 9 agosto 1939-XVII

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA – UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI — TELEFONI: 50-107 – 50-033 – 53-914

REGIO DECRETO 13 aprile 1939-XVII, n. **1101.**

Approvazione del regolamento per l'applicazione del Regio decreto-legge 10 marzo 1938-XVI, n. 330, che reca provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

LEGGI E DECRETI

REGIO DECRETO 13 aprile 1939-XVII, n. **1101.**

Approvazione del regolamento per l'applicazione del R. decreto-legge 10 marzo 1938-XVI, n. 330, che reca provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA E DI ALBANIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

Visto il R. decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, portante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, convertito in legge con la legge 5 gennaio 1939, n. 245;

Ritenuta la necessità di provvedere all'emanazione del regolamento per l'esecuzione della suindicata legge;

Visto l'art. 1 della legge 31 gennaio 1926, n. 100;

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto con quelli per le finanze, per la marina, per le corporazioni e per gli scambi e per le valute;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'unito regolamento per l'esecuzione del Regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, convertito in legge con la legge 5 gennaio 1939, n. 245, regolamento firmato, d'ordine Nostro, dal Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 aprile 1939-XVII

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — BENNI — DI REVEL — LANTINI — GUARNERI

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI
Registrato alla Corte dei conti, addì 1° *agosto* 1939-XVII
Atti del Governo, registro 412, *foglio* 5. — MANCINI

REGOLAMENTO PER L'APPLICAZIONE DEL REGIO DECRETO-LEGGE 10 MARZO 1938, N. 330, CONVERTITO IN LEGGE CON LA LEGGE 5 GENNAIO 1939, N. 245.

PARTE I.

GENERALITÀ.

CAPO I.

DISPOSIZIONI PRELIMINARI.

Art. 1.

Quando nel presente regolamento si cita « la legge » senza altra indicazione, la citazione si riferisce al R. decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, convertito in legge con la legge 5 gennaio 1939, n. 245.

Art. 2.

Agli effetti della legge sono considerate navi mercantili le costruzioni navali di qualsiasi portata che abbiano mezzi di propulsione propria, che consentano loro autonomia di manovra, e siano destinate alla navigazione a scopo commerciale.

Qualora, pur sussistendo gli altri requisiti, manchi tale destinazione, le costruzioni navali si considerano semplici galleggianti e, come tali, se nazionali o costruite per conto di nazionali, non possono concorrere ai benefici previsti dalla legge.

Le navi costruite per essere adibite o che siano già adibite alla pesca sono navi mercantili; quelle a scafo in legno ed a propulsione meccanica sono in ogni caso considerate, agli effetti della legge, quali motovelieri o velieri con motore ausiliario.

Per le draghe non è necessaria l'esistenza di mezzi di propulsione propria che consentano loro autonomia di manovra; per esse e per i rimorchiatori pontati non è, inoltre, richiesta la destinazione alla navigazione, potendo essi concorrere ai benefici previsti dalla legge anche quando siano impiegati in servizi complementari nell'interno dei porti, delle rade, dei laghi, delle lagune e dei fiumi.

Le navi costruite per essere adibite o che siano già adibite a scopi scientifici, didattici e simili sono considerate, se nazionali, quali navi da diporto; quelle costruite per essere adibite o che siano già adibite ad operazioni di salvataggio o di ricupero sono considerate, se nazionali, quali navi mercantili.

Art. 3.

Quando nel presente regolamento si usa l'espressione: « costruzione di nave completa », senz'altra specificazione, con tale dizione s'intende comprendere le navi mercantili, le draghe e i rimorchiatori pontati commessi da nazionali; le navi mercantili, da diporto o di altro carattere e i galleggianti commessi da stranieri o destinati all'estero; le navi da guerra o di altro carattere commesse da governi stranieri; le navi da diporto commesse da nazionali. Quando si usano, sole o insieme, le parole « nave » o « navi » e « galleggiante » o « galleggianti », senz'altra specificazione, con esse debbono intendersi designati tutti i tipi di navi e di galleggianti che, a termini della legge, possono godere dei particolari benefici ovvero sono soggetti ai particolari obblighi o formalità o condizioni a cui si riferiscono le singole disposizioni del presente regolamento nelle quali dette parole sono usate.

Art. 4.

Per proprietario, agli effetti della legge, s'intende:

a) nel caso di navi mercantili, draghe o rimorchiatori pontati di nuova costruzione per conto di nazionali, la persona fisica o giuridica per conto della quale, secondo le risultanze della dichiarazione prescritta dall'art. 31 del codice per la marina mercantile ed eventuali successive modificazioni di essa, si effettua la costruzione;

b) nel caso di navi mercantili, draghe o rimorchiatori pontati nazionali già in esercizio, la persona fisica o giuridica alla quale, secondo le risultanze dei registri dell'ufficio di iscrizione o dei documenti di bordo, la proprietà di essi appartiene.

In ogni altro caso, qualora occorresse stabilire chi sia il proprietario, si adotteranno criteri analoghi a quelli indicati nel precedente comma.

Art. 5.

Con la denominazione di costruttore s'intende la persona fisica o giuridica che è proprietaria o che gestisce in nome proprio il cantiere o lo stabilimento in cui si eseguono i lavori.

Per ciò che si riferisce alla direzione tecnica ed alla responsabilità dei lavori, valgono le norme del codice per la marina mercantile e del relativo regolamento, nonchè tutte le altre disposizioni di legge applicabili in materia.

CAPO II.

Disposizioni generali.

Art. 6.

Agli effetti del primo e del secondo comma dell'art. 1 della legge:

1) s'intende necessario alla costruzione il quantitativo di materiali che risulterà alla fine della costruzione messo a posto, aumentato del solo calo di lavorazione (parte non ricuperabile sotto forma alcuna, come: calo di fusione, calo di fucinatura, umidità del legname e simili).

I cascami (trucioli, limatura, residui di lavorazione, segatura e simili) ed i rottami (ritagli, materozze, spuntature, pezzi di legno e simili) non vanno compresi tra i materiali che sono considerati necessari alla costruzione della nave.

Non vanno compresi tra i materiali che sono considerati necessari alla costruzione i materiali che occorrono per gli scali, le taccate, i puntelli, le invasature, le impalcature e simili, come pure le chiavarde che servono solo per imbastire le strutture durante la lavorazione;

2) sono materiali grezzi quelli che non hanno neppure approssimativamente la forma di impiego specifico (pani di ghisa, rottami di ghisa e di acciaio, masselli, lingotti, materiali per saldature, pani e rottami di metalli ricchi, legno sgrossato e simili);

3) sono materiali semilavorati quelli che hanno già subito una lavorazione atta a conferire loro una forma di generica utilizzazione da parte dell'industria delle costruzioni navali, ma che hanno bisogno, di regola, di ulteriore lavorazione per assumere quella definitiva per il loro impiego specifico (lamiere, profilati, tubi, pernotti per ribadire, tavole di legno, travi di legno e simili);

4) sono considerati materiali semilavorati:

a) i getti grezzi e i fucinati grezzi anche se non richiedano, per essere sistemati in posto (come, per esempio, le griglie), una ulteriore lavorazione, purchè non siano stati sottoposti ad alcuna, anche piccola, lavorazione meccanica, salvo l'asportazione delle materozze, spuntature e simili;

b) i dritti di poppa, le ruote di prua, i telai e gli assi per timoni, le fondazioni per i motori principali ed ausiliari, i bracci delle eliche (purchè non barenati), quantunque siano lavorati su piccola parte della loro superficie;

c) i fucinati ed i getti destinati agli stantuffi, alle bielle, alle aste di stantuffo con relative teste a croce e pattini, ai coperchi dei cilindri (sia di motori principali, sia di altri macchinari), ai rotori e relativi dischi, ai mozzi, agli alberi, ai rocchetti, agli accoppiatoi, alle corone e relativi dischi, ai cilindri per turboriduttori, purchè la prima lavorazione meccanica, eseguita normalmente presso le ferriere, non sia spinta ad un punto tale che l'eccesso del peso del pezzo così lavorato sia inferiore al 10 % rispetto al peso del pezzo completamente finito;

d) gli accessori di allestimento della nave, come ganci, golfari, puntali, cubie, candelieri, bitte, passacavi, gallocce, sostegni diversi, ruote afferracatena e simili, nonchè i getti e i fucinati per macchinari non compresi fra quelli sopra nominati, quando possano rientrare doganalmente nella categoria dei getti grezzi o dei fucinati grezzi;

e) le catene, i cavi metallici, le ancore (di acciaio fuso o fucinato) anche se non abbiano bisogno di ulteriore lavorazione per la sistemazione in posto;

f) le lamiere tagliate in forma non rettangolare per predisporle a un uso determinato;

5) sono compresi tra gli alberi a manovella sia quelli delle motrici principali che quelli di altri macchinari;

6) sono da considerare come facenti parte degli alberi a manovella e delle linee d'asse gli accoppiatoi, i bulloni e le camicie di bronzo degli assi portaelica.

Non sono da considerare come facenti parte delle linee d'asse le eliche ed i relativi coni e dadi di fissaggio, nonchè i supporti delle linee d'asse medesime.

I materiali semilavorati, nei limiti indicati nel presente articolo, non sono considerati in alcun caso quali parti staccate agli effetti degli articoli 3, primo comma, e 7, quarto, quinto e sesto comma, della legge.

Art. 7.

I materiali che, a termini dell'art. 1, primo e secondo comma, della legge ed entro i limiti di lavorazione indicati nell'art. 6 possono essere importati dall'estero in franchigia dei dazi ovvero ammessi al compenso daziario sono i seguenti:

A) MATERIALI SIDERURGICI

	Voce della tariffa doganale
1. *Lamiere grosse.* — Ferri e acciai comuni laminati a caldo in lamiere piane, ecc.	297 a
Acciai speciali laminati a caldo in lamiere piane, ecc.	298
Lamiere tagliate a misura per predisporle ad un uso determinato (vedi nota alla voce 300-a della tariffa doganale), cioè con forma non rettangolare	300 a
Lamiere di ferro o di acciaio zincate od ossidate	300 g
2. *Lamiere sottili.* — Ferri ed acciai comuni laminati a caldo in lamiere piane, ecc.	297 b, c, d
Acciai speciali laminati a caldo in lamiere piane, ecc.	298
Lamiere tagliate a misura per predisporle ad un uso determinato (vedi nota alla voce 300-a della tariffa doganale), cioè con forma non rettangolare	300 a
3. *Profilati.* — Ferri e acciai comuni laminati a caldo in barre o verghe grezze a doppio T	286 a
Id. id. a U	286 b
Id. id. tonde, angolari, ecc.	286 c
Id. id. esagonali, ecc. o con altre sagome speciali (a bulbo), ecc.	286 d

	Voce della tariffa doganale
Acciaio speciale laminato a caldo in barre o verghe, grezze . .	287
Ferro ed acciaio laminato a freddo in verghe, barre, ecc.	288
Barre e verghe di ferro o di acciaio zincate od ossidate	290 b
4. *Pernotti e ribadini* di ferro o di acciaio non nominati	319 b
5. *Acciaio in getti fusi.* — Acciaio in getti non nominati, grezzi . . .	313 a
Acciaio in getti non nominati, lavorati su piccola parte	313 b
6. *Tubi.* — Tubi di ferro o di acciaio di sezione circolare od ovale, grezzi	301
Id. id. di sezione diversa dalla circolare od ovale, grezzi . . .	302
Tubi di ferro o di acciaio lavorati con sole operazioni di carattere meccanico a sezione non costante	303 a/2
Id. id. id. id. zincati	303 c
Flangie di ferro o di acciaio per tubi, grezze o lavorate	321
Raccordi per tubi, di ferro o acciaio, diritti con diametro costante, grezzi	304 a/1
Id. id. id. id. zincati . .	304 a/3
Id. id. id. id. altri . . .	304 b
7. *Derivati vergella.* — Fili di ferro grezzi o lucidati, compresi i materiali metallici per saldatura . .	292 a
Cavi e corde di filo di ferro o di acciaio	295
Elettrodi rivestiti per saldatura elettrica	344
8. *Masselli, lingotti, blooms e bidoni* Ferro grezzo in masselli . . .	283
Acciaio comune in lingotti . .	284 a
Acciaio speciale in lingotti . .	284 b
Acciaio comune in blooms e bidoni	285
9. *Fucinati.* — Ferro e acciaio in pezzi fucinati o stampati a caldo non nominati, grezzi	314 a
Id. piallati, ecc. su piccola parte della loro superficie	314 b
10. *Catene.* — Catene e loro parti di ferro o di acciaio, grezze . . .	323 a/1 e a/2
11. *Ghisa.* — Ghisa allo stato grezzo	280
Ghisa non malleabile in getti non nominati, grezzi	311 a
Griglie meccaniche di ghisa, per caldaie	402

	Voce della tariffa doganale
Tubi di ghisa, grezzi	310 a
Tubi di ghisa grossolanamente verniciati	310 b
12. *Leghe ferro - metalliche.* — Leghe ferro-metalliche, allo stato grezzo	281
13. *Cromo, manganese, ecc.* — Metalli per leghe ferro-metalliche . . .	282
14. *Parti staccate di macchine indicate all'art.* 6, *n.* 4, *lettera c*) . . .	466 b
15. *Altri materiali siderurgici grezzi, semilavorati o da considerarsi tali a termini dell'articolo* 6.	

B) ALTRI MATERIALI METALLICI

	Voce della tariffa doganale
16. *Rame.* — Rame e sue leghe in pani e rottami	349
Verghe di rame e sue leghe, grezze	350 a
Id. id. lucidate, stagnate, nichelate, ecc.	350 b
Fogli e lamiere di rame e sue leghe, grezzi, anche tagliati in forma diversa dalla rettangolare	351 a
Id. id. lucidati, stagnati, nichelati	351 b
Fili di rame e sue leghe, grezzi	353 a
Fili di rame e sue leghe, verniciati o stagnati	353 b
Cavi e corde di fili di rame e sue leghe	354
Tubi di rame e sue leghe, grezzi, di sezione circolare od ovale . .	355 a
Getti grezzi di rame e sue leghe	358
Pernotti e ribadini di rame e sue leghe	362
17. *Stagno.* — Stagno e sue leghe in pani, verghe e rottami	383 a
18. *Zinco.* — Zinco e sue leghe in pani e rottami	386 a
Id. id. id. in verghe, fili e tubi	386 c
Id. id. id. in lamiere o fogli .	386 d
19. *Piombo.* — Piombo e sue leghe in pani e rottami	379 a
Id. id. id. in fogli o in fili .	379 b
Id. id. id. in tubi	379 c
20. *Alluminio.* — Alluminio e sue leghe in lingotti e rottami	370 a
Id. id. id. in getti, grezzi .	370 b/1
Id. id. id. in barre, verghe, ecc.	370 c
Id. id. id. in fogli e lamiere	370 d
Id. id. id. in fili	370 e
Id. id. id. in tubi	370 f

	Voce della tariffa doganale
21. *Antimonio.* — Antimonio allo stato metallico	373
22. *Nichelio.* — Nichelio e sue leghe in pani, dadi e rottami	376 a
Id. id. id. in verghe, laminati e tubi	376 b
23. *Altri materiali metallici grezzi, semilavorati, o da considerarsi tali a termini dell'articolo 6.*	

C) ALBERI A MANOVELLA - LINEE D'ASSE FONDI E FORNI PER CALDAIE

24. *Alberi a manovella.* — Alberi a gomito	465
25. *Linee d'asse.* — Parti staccate di macchine di altri metalli comuni	466 b
26. *Fondi per caldaie.* — Lavori di lamiere di ferro, ecc.	347
27. *Forni per caldaie.* — Focolari ondulati per caldaie	401

D) LEGNAME

	Voce della tariffa doganale
28. *Legno.* — Legno comune	604 a
Legno fino	604 b
Legno a compensazione . . .	604 c
Legno comune proveniente da demolizione di navi	604 bis

Art. 8.

La determinazione dei pesi relativi ai cali, cascami e rottami di lavorazione sarà fatta, per i materiali siderurgici, sulla base dei dati contenuti nella tabella seguente.

Salvo quelle previste per i cali di lavorazione, che non possono subire varianti, le altre percentuali indicate in detta tabella si devono intendere come valori massimi da non superare per i casi normali.

Tuttavia, nel caso di specialissime lavorazioni, le percentuali di cascami e rottami indicate nella tabella potranno essere aumentate quando ciò risultasse giustificato dagli accertamenti eseguiti sui quantitativi di materiale occorsi effettivamente.

Materiali siderurgici

MATERIALI ADOPERATI	CALO	CASCAMI	ROTTAMI
	Percentuale sul peso del materiale finito di lavorazione	Percentuale sul peso del materiale finito di lavorazione aumentato del calo.	
Lamiere (grosse e sottili) rettangolari ovvero tagliate per predisporle ad un determinato uso	3 %	3 %	9 %
Profilati	3 %	3 %	7 %
Bulloneria	—	—	da valutarsi caso per caso
Acciaio in getti fusi	—	da valutarsi caso per caso	—
Ghisa in pani e rottami per produzione di getti di ghisa	8 %	—	da valutarsi caso per caso
Getti grezzi di ghisa	—	da valutarsi caso per caso	da valutarsi caso per caso
Ghisa in pani e rottami occorrente per la fusione di acciaio.	10 %	—	50 % riferibile alla sola ghisa incorporata nella fusione
Tubi	—	1 %	2 %
Fili - Cavi e corde di filo . .	—	1 %	2 %
Elettrodi per saldature elettriche	da valutarsi caso per caso	da valutarsi caso per caso	da valutarsi caso per caso
Lingotti di acciaio per produzione di fucinati grezzi	dal 5% al 10% a seconda del peso	—	50 %
Billette di acciaio per produzione di fucinati grezzi	id.	—	30 %
Fucinati grezzi	—	da valutarsi caso per caso	—
Fucinati piallati su piccola parte della superficie	—	id.	da valutarsi caso per caso
Catene	—	—	—

Per gli altri materiali metallici il calo, i cascami ed i rottami saranno calcolati caso per caso. Qualora ad una fusione ne preceda un'altra preliminare (ad esempio panetti di bronzo o di altre leghe, ecc.), i cali saranno computati due volte.

Per il legname e per gli altri materiali non metallici il calo, i cascami ed i rottami saranno valutati caso per caso.

In tutti i casi il calo sarà calcolato sul peso del materiale finito di lavorazione; i cascami ed i rottami saranno calcolati sul peso del materiale finito di lavorazione aumentato del calo.

Art. 9.

Agli effetti della legge, per apparato motore completo s'intende l'insieme delle motrici e caldaie principali e di tutti quei macchinari, apparecchi e sistemazioni, comprese le tubolature, i grigliati ed i pagliuoli, che servono esclusivamente per la propulsione meccanica della nave.

I macchinari ed apparecchi che servono sia per la propulsione meccanica che per altri servizi della nave sono considerati quali apparecchi ausiliari di bordo a termini dell'art. 11.

Costituiscono, quindi, l'apparato motore:

a) nel caso di apparato motore a vapore:

1) le motrici principali;

2) gli apparecchi per la messa in moto, i viratori ed i regolatori del moto;

3) i condensatori principali;

4) le pompe principali di circolazione;

5) le pompe d'aria e meccanismi analoghi;

6) gli apparecchi aumentatori del vuoto;

7) le pompe, i raffreddatori ed i depuratori dell'olio lubrificante;

8) le caldaie principali con tutti i relativi accessori, rivestimenti e casse a fumo;

9) le condotte del fumo ed i fumaiuoli propriamente detti;

10) le pompe di alimento principale;

11) le pompe di alimento ausiliario;

12) le pompe di travaso, gli evaporatori, i distillatori, i riscaldatori ed i depuratori dell'acqua di alimento;

13) i circolatori d'acqua nelle caldaie;

14) i contatori d'acqua;

15) i surriscaldatori di vapore;

16) i riscaldatori d'aria;

17) i ventilatori per il tiraggio forzato;

18) le macchine e gli eiettori per lo scarico delle ceneri;

19) i compressori d'aria e gli apparecchi a vapore per la pulizia delle caldaie e le sistemazioni relative;

20) le pompe d'imbarco, di travaso e di spinta del combustibile liquido, i filtri, i riscaldatori ed i depuratori di detto combustibile;

b) nel caso di apparato motore a combustione interna:

1) le motrici principali;

2) gli apparecchi per la messa in moto, per il cambiamento e per l'inversione di marcia ed i regolatori del moto;

3) le pompe a comprimere, le pompe di imbarco e travaso, i riscaldatori, i filtri ed i depuratori per il combustibile liquido;

4) le pompe per la circolazione dell'acqua e dell'olio di refrigerazione;

5) le pompe, i raffreddatori ed i depuratori dell'olio di lubrificazione;

6) i raffreddatori dell'acqua e dell'olio di refrigerazione;

7) le pompe di lavaggio;

8) i compressori d'aria;

9) i serbatoi e le bombole per aria compressa;

10) i ventilatori e gli altri apparecchi per sovralimentazione del motore ed i relativi condotti colleganti gli apparecchi stessi con le motrici;

11) i silenziatori e le altre sistemazioni di scarico dei prodotti della combustione, esclusi gli involucri di protezione e di mascheramento, che fanno parte dei complementi dello scafo;

c) sia nel caso di apparati motori a vapore che in quello di apparati motori a combustione interna:

1) le tubolature del vapore, del combustibile, dell'olio, dell'aria e dell'acqua a servizio dell'apparato motore, escluse quelle per l'imbarco del combustibile liquido e comprese le serpentine di riscaldamento per uso dell'apparato motore;

2) le eliche e le controeliche;

3) le linee d'asse ed i relativi supporti, compresi gli astucci, i freni e i reggispinta;

4) gli apparecchi riduttori, i trasformatori, i trasmettitori elastici di velocità interposti fra la motrice e l'asse portaelica;

5) le caldaie ausiliarie e gli apparecchi ausiliari relativi, quando servono esclusivamente per aumentare la potenza dell'apparato motore ovvero per azionare gli apparecchi ausiliari dell'apparato motore;

6) i condensatori ausiliari, se servono esclusivamente per l'apparato motore, ed i relativi ausiliari (pompe di circolazione, pompe d'aria, ecc.);

7) i macchinari e gli apparecchi per la produzione, la trasformazione e la utilizzazione di energia elettrica, quando servono esclusivamente l'apparato motore, salvo il disposto dell'ultimo comma del presente articolo;

8) i motori che azionino esclusivamente uno o più dei macchinari o apparecchi elencati nel presente articolo;

9) i grigliati, le scale ed i pagliuoli connessi con le varie parti dell'apparato motore;

10) i serbatoi di servizio per decantazione e sedimento del combustibile liquido e degli olii lubrificanti;

11) i telegrafi di macchina;

12) i contagiri, i pirometri, i salinometri e gli apparecchi analoghi per controllo e segnalazioni;

13) qualsiasi altro macchinario o apparecchio che possa considerarsi, a giudizio insindacabile del Ministro per le comunicazioni, utile per il servizio esclusivo dell'apparato motore.

Gli apparecchi di ventilazione e di illuminazione dei locali dell'apparato motore non sono da considerarsi in alcun caso come facenti parte dell'apparato motore.

Art. 10.

Agli effetti della legge, sono considerati complessi costitutivi di apparato motore tutti i macchinari ed apparecchi elencati nell'art. 9, escluse le parti e gli apparecchi indicati:

al n. 9 della lettera *a*);
ai nn. 9 e 11 della lettera *b*);
ai nn. 1, 2, 3, 9, 10 e 12 della lettera *c*).

La sostituzione delle parti elencate al n. 9 della lettera *a*), ai nn. 9 e 11 della lettera *b*) ed ai nn. 1, 9 e 10 della lettera *c*) si considera in ogni caso quale lavoro di riparazione: la sostituzione delle parti ed apparecchi elencati ai nn. 2, 3 e 12 della lettera *c*) si considera quale lavoro di riparazione nel caso che le parti ed apparecchi di sostituzione siano di produzione nazionale, e quale fornitura di oggetti di dotazione e di ricambio qualora le parti ed apparecchi di sostituzione siano di provenienza estera.

Art. 11.

Agli effetti dell'articolo 7 della legge, sono apparecchi ausiliari di bordo tutti gli apparecchi per il servizio della nave, che non possano considerarsi quali complessi costitutivi o parti dell'apparato motore a termini dell'art. 10, nonchè quelli destinati al servizio dei passeggeri e dell'equipaggio, purchè non siano, in qualsiasi caso, azionati soltanto a mano.

Sono, quindi, apparecchi ausiliari di bordo:

1) i verricelli e le gru a motore per il servizio delle merci e delle imbarcazioni;

2) gli argani e i molinelli a motore per salpare le ancore;

3) gli argani e i verricelli a motore per tonneggio;

4) gli apparecchi a motore per la manovra del timone;

5) gli apparecchi giroscopici per la stabilizzazione;

6) gli apparecchi a motore per la manovra a distanza delle porte stagne;

7) gli eiettori per lo scafo;

8) gli apparecchi atti a separare gli olii dalle acque delle sentine e dei doppi fondi;

9) le pompe a motore da incendio;

10) le pompe a motore per i servizi igienici;

11) le pompe a motore per il servizio della zavorra d'acqua;

12) le pompe a motore per il servizio delle sentine;

13) le pompe a motore per il servizio dell'acqua potabile e di lavanda;

14) le pompe a motore per esaurimento grandi masse, anche se servano altresì per l'apparato motore: ad esempio, le pompe di circolazione dei condensatori;

15) le pompe a motore per il servizio merce liquida;

16) le pompe idrauliche a motore;

17) le pompe a motore per comprimere, anche se servano pure per l'apparato motore;

18) i gruppi condizionatori dell'aria dei locali della nave, escluse le condotte dell'aria;

19) i ventilatori per il rinnovo dell'aria, limitatamente alle motrici, alle ventole ed alle coclee;

20) gli impianti frigoriferi, limitatamente al macchinario ed agli organi di collegamento fra gli elementi costitutivi del macchinario stesso;

21) le macchine per la produzione del ghiaccio;

22) i macchinari a motore ed i forni per il servizio della panificazione;

23) le cucine e gli apparecchi relativi;

24) le macchine utensili a motore;

25) le lavanderie meccaniche a motore e le macchine stiratrici;

26) gli apparecchi di riscaldamento dei locali, escluse le tubolature, anche a serpentina, e le condotte;

27) gli elevatori e gli ascensori a motore, limitatamente al macchinario;

28) le caldaie ausiliarie e gli apparecchi ausiliari relativi, quando servano, anche non esclusivamente, per apparecchi ausiliari di bordo;

29) i condensatori ausiliari ed i loro macchinari ausiliari, quando non servano esclusivamente per l'apparato motore e gli apparecchi ausiliari di esso;

30) i distillatori per acqua potabile e di lavanda;

31) gli ozonizzatori di acqua potabile;

32) gli apparecchi di disinfezione;

33) gli apparecchi radiotelegrafici, radiofonici e radiogoniometrici; gli ecometri; le bussole giroscopiche;

34) gli apparecchi per la segnalazione e per l'estinzione degli incendi, escluse le tubolature;

35) gli apparecchi per il governo automatico della nave;

36) gli apparecchi per la derattizzazione e per la disinsettazione delle navi, escluse le tubolature;

37) le macchine tipografiche;

38) i macchinari e gli apparecchi per la produzione, trasformazione e utilizzazione di energia elettrica, quando servano, anche non esclusivamente, per servizi di bordo;

39) i motori che azionino uno o più degli apparecchi elencati nel presente articolo, anche quando azionino altresì uno o più dei macchinari ed apparecchi elencati nell'art. 9;

40) qualsiasi altro apparecchio che possa, a giudizio insindacabile del Ministro per le comunicazioni, considerarsi utile al servizio della nave, dei passeggeri e dell'equipaggio.

Art. 12.

Per tubolature relative ai complessi costitutivi di apparato motore ed agli apparecchi ausiliari di bordo si devono intendere quelle che non fanno corpo con il complesso o con l'apparecchio, ma che sono ad essi esterne ed indispensabili per il loro funzionamento.

Art. 13.

Agli effetti degli articoli 8, lett. *b*), ed 11, primo comma, lett. *d*), della legge, per materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio si intendono:

a) i materiali metallici e non metallici, esclusi quelli di consumo (combustibili, lubrificanti, cotone filato, stoppa, bitumi, pitture e simili), che siano necessari per eseguire, con i mezzi di bordo, piccole riparazioni, quali: lamiere, profilati, tubi, terra e mattoni refrattari, ecc.;

b) gli attrezzi, gli strumenti, le ancore, le catene, i cavi, i mobili, gli arredi, i tappeti, le manichette, i fanali, i salvagente, i solcometri, gli orologi, le lampadine e simili, che non fanno corpo con la nave, che non richiedono per il loro collocamento a posto lavoro alcuno, che sono generalmente inventariati e dati in consegna ai capi dei vari servizi di bordo e che sono necessari o utili per la sicurezza della navigazione e per le esigenze di detti servizi.

Le imbarcazioni, con o senza motore, e i relativi accessori, sono da annoverarsi tra gli oggetti di dotazione.

Sono, inoltre, da annoverarsi fra gli oggetti di ricambio:

a) quegli accessori fissi di allestimento o arredamento, quali: picchi di carico, alberi e parti di alberature in legno, bussole magnetiche, bitte e passacavi, arrestatoi, affondatoi, trombe a vento, candelieri, gru a mano, finestrini, scale, piccoli macchinari a mano (pompe, verricelli, argani, agghiacci per timone, ecc.), vasi per latrine, cassoni e simili, che sono facilmente soggetti ad avaria o deterioramento;

b) eliche, controeliche, alberi a manovella, linee d'asse e parti di esse;

c) polverizzatori, contagiri, pirometri, salinometri, griglie per forni, coni d'aria per caldaie, amperometri, voltmetri, manometri, zinchi per caldaie, baderne, valvole, ecc.

Spetta al Ministro per le comunicazioni, a suo insindacabile giudizio, di considerare come oggetti di ricambio le parti di macchinari e apparecchi che vanno soggetti a facile usura.

Non possono considerarsi quali oggetti di dotazione e di ricambio i macchinari e gli apparecchi elencati nell'art. 9, salvo quelli di cui ai nn. 2, 3 e 12 della lettera *c*), e gli apparecchi elencati nell'art. 11.

Art. 14.

La costruzione in Italia di materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio si considera quale riparazione agli effetti degli articoli 9 ed 11, primo comma, lettera *b*), della legge e delle relative disposizioni del presente regolamento.

CAPO III.

CALCOLO DEL COMPENSO DAZIARIO.

Art. 15.

Il compenso daziario sarà calcolato in base al dazio più ridotto vigente alla data della dichiarazione di costruzione ovvero di riparazione, modificazione o trasformazione prevista dalla parte II. A richiesta dei costruttori il compenso daziario potrà essere calcolato in base al dazio relativo ad uno degli stadi di lavorazione previsti dall'art. 6 anche nel caso che a tale stadio i materiali siano stati portati dai costruttori stessi.

Tuttavia, per le lamiere tagliate in forma non rettangolare, per predisporle ad un determinato uso, il compenso daziario sarà calcolato in base al dazio ad esse proprio solo se così ordinate alle ferriere e così da queste fornite.

Quando la tariffa doganale è discriminata per uno stesso materiale a seconda del peso, il compenso daziario unitario sarà determinato in base al peso che avrà l'oggetto quando sarà messo a posto.

CAPO IV.

INIZIO E GRADO DI AVANZAMENTO DEI LAVORI.

Art. 16.

Agli effetti della prima parte del terzo comma dell'art. 1 della legge, la costruzione di una nave mercantile, di una draga o di un rimorchiatore pontato per conto di nazionali si intenderà iniziata quando:

a) sarà stato effettuato il tracciato alla sala;

b) sarà stato introdotto in cantiere almeno il 20 % dei materiali siderurgici destinati alla lavorazione;

c) sarà stata impostata la chiglia sullo scalo.

Art. 17.

Agli effetti del penultimo comma dell'art. 7 della legge, la costruzione si intenderà iniziata:

1) nel caso di apparati motori completi ovvero di motori da considerarsi quali complessi costitutivi di apparato motore, quando sia stata già iniziata la lavorazione di uno dei tratti degli alberi a manovella e sia stato già fuso uno dei pezzi più importanti costituenti l'incastellatura ovvero uno dei cilindri se si tratta di motori a vapore alternativi o di motori a combustione interna, ovvero sia stata già iniziata la costruzione di uno dei rotori delle turbine, se si tratta di motori a turbine;

2) nel caso di caldaie o gruppi di caldaie, quando sia stato già introdotto nello stabilimento il 20 % delle lamiere occorrenti e quando il 10 % di esse sia stato già tracciato e bucato.

Nel caso di altri complessi costitutivi di apparato motore e di apparecchi ausiliari di bordo, l'ufficio di vigilanza seguirà, secondo i casi, criteri di valutazione analoghi a quelli indicati ai numeri 1) e 2) del comma precedente.

Art. 18.

Agli effetti del secondo comma dell'art. 9 della legge, l'ufficio di vigilanza stabilirà, con propri criteri, caso per caso, quando i lavori di riparazione, modificazione o trasformazione debbano intendersi iniziati.

Art. 19.

Agli effetti della seconda parte del terzo comma dell'art. 1 della legge, la costruzione delle navi mercantili, delle draghe e dei rimorchiatori pontati commessi da nazionali dovrà aver raggiunto il seguente grado di avanzamento:

alla fine del dodicesimo mese dall'inizio dei lavori:

se di stazza lorda inferiore a 6000 tonnellate, il 40 %;

se di stazza lorda compresa tra 6000 tonnellate (incluse) ed 8000 tonnellate (escluse), il 30 %;

se di stazza lorda compresa tra 8000 tonnellate (incluse) e 12.000 tonnellate (escluse), il 20 %;

se di stazza lorda uguale o superiore a 12.000 tonnellate, il 15 %;

ed alla fine del diciottesimo mese dall'inizio dei lavori:

se di stazza lorda inferiore a 6000 tonnellate, il 70%;

se di stazza lorda compresa tra 6000 tonnellate (incluse) ed 8000 tonnellate (escluse), il 60%;

se di stazza lorda compresa tra 8000 tonnellate (incluse) e 12.000 tonnellate (escluse), il 50 %;

se di stazza lorda uguale o superiore a 12.000 tonnellate, il 40 %;

salvo eventuali proroghe, che il Ministro per le comunicazioni, a suo insindacabile giudizio, credesse di concedere in caso di ritardi dipendenti da comprovate cause di forza maggiore.

Art. 20.

Il grado di avanzamento della costruzione sarà calcolato come media ponderata dei gradi di avanzamento dei lavori dello scafo nudo, dell'allestimento e dell'apparato motore, dando:

allo scafo il coefficiente 0,50;
all'allestimento il coefficiente 0,25;
all'apparato motore il coefficiente 0,25.

Il grado di avanzamento dello scafo sarà calcolato con la formula:

$$\frac{(S_1 \times a \times 0{,}50) + (S_2 \times 0{,}50) + (S_3 \times 0{,}72) + (S_4 \times 0{,}92) + S_5}{S}$$

ove:

S_1 - rappresenta il peso netto dei materiali in corso di lavorazione a terra;

a - rappresenta la relativa percentuale media di avanzamento, da calcolarsi dall'ufficio di vigilanza, a suo giudizio;

S_2 - rappresenta il peso netto dei materiali già pronti a terra;

S_3 - rappresenta il peso netto dei materiali già montati sullo scalo;

S_4 - rappresenta il peso netto dei materiali già montati sullo scalo e ribaditi ;

S_5 - rappresenta il peso netto dei materiali già montati sullo scalo, ribaditi e calafatati;

S - rappresenta il peso totale dello scafo nudo.

Il grado di avanzamento dell'allestimento sarà calcolato con la formula:

$$\frac{(A_1 \times a \times 0{,}80) + (A_2 \times 0{,}80) + A_3}{A}$$

ove:

A_1 - rappresenta il peso netto dei materiali in corso di lavorazione in officina;

a - rappresenta la relativa percentuale media di avanzamento, da calcolarsi dall'ufficio di vigilanza, a suo giudizio;

A_2 - rappresenta il peso netto dei materiali pronti in officina;

A_3 - rappresenta il peso netto dei materiali sistemati a bordo;

A - rappresenta il peso totale dell'allestimento.

Il grado di avanzamento dell'apparato motore sarà determinato dall'ufficio di vigilanza, a suo giudizio, calcolandolo:

a) per i piroscafi, come media ponderata dell'avanzamento dei lavori di costruzione delle motrici principali, delle caldaie principali e degli apparecchi ausiliari, dando:

alle motrici principali il coefficiente 0,50;
alle caldaie principali il coefficiente 0,30;
agli apparecchi ausiliari il coefficiente 0,20;

b) per le motonavi, come media ponderata dell'avanzamento dei lavori di costruzione dei motori principali e degli apparecchi ausiliari, dando:

ai motori principali il coefficiente 0,80;
agli apparecchi ausiliari il coefficiente 0,20.

Art. 21.

Sul contributo di ammortamento, a sensi dell'ottavo comma dell'art. 2 della legge, possono essere concessi tre anticipi, ciascuno in ragione del 20 % dell'ammontare presunto del contributo stesso, pagabili:

il primo quando il grado di avanzamento della costruzione abbia raggiunto il 20 %;

il secondo quando il grado di avanzamento della costruzione abbia raggiunto il 45 %;

il terzo quando il grado di avanzamento della costruzione abbia raggiunto il 70 %.

Art. 22.

Agli effetti del primo comma dell'art. 6 della legge, le navi mercantili, le draghe ed i rimorchiatori pontati commessi da nazionali debbono entrare in effettivo esercizio:

se di stazza lorda inferiore a 6000 tonnellate, entro 32 mesi dall'inizio dei lavori;

se di stazza lorda compresa tra 6000 tonnellate (incluse) ed 8000 tonnellate (escluse), entro 34 mesi dall'inizio dei lavori;

se di stazza lorda compresa tra 8000 tonnellate (incluse) e 12.000 tonnellate (escluse), entro 36 mesi dall'inizio dei lavori;

se di stazza lorda uguale o superiore a 12.000 tonnellate, entro 40 mesi dall'inizio dei lavori.

Detti termini, in caso di ritardi dipendenti da comprovate cause di forza maggiore, potranno essere prorogati dal Ministro per le comunicazioni, a suo insindacabile giudizio.

Art. 23.

Agli effetti dell'ultimo comma dell'art. 7 della legge:

1) gli apparati motori completi ed i motori da considerarsi quali complessi costitutivi di apparato motore, che abbiano formato oggetto di dichiarazione di costruzione a sensi degli articoli 35 e 36, debbono essere sistemati a bordo entro 18, 24 ovvero 30 mesi dall'inizio dei lavori secondochè, rispettivamente, siano di potenza inferiore a 2000 cavalli asse, di potenza compresa tra 2000 (inclusi) e 10.000 (esclusi) cavalli asse, ovvero di potenza uguale o superiore a 10.000 cavalli asse;

2) i complessi costitutivi di apparato motore non compresi nel precedente numero 1) e gli apparecchi ausiliari di bordo, che abbiano formato oggetto di dichiarazione di costruzione a sensi dell'articolo 36, debbono essere sistemati a bordo entro 18 mesi dall'inizio dei lavori;

3) gli apparati motori completi, i singoli complessi costitutivi di apparato motore e gli apparecchi ausiliari di bordo, che abbiano formato oggetto di dichiarazione di costruzione a sensi dell'art. 37, debbono essere sistemati a bordo non oltre 24 mesi dopo il termine di validità della legge;

4) la condizione dell'iscrizione alla più alta classe del Registro italiano navale s'intende adempiuta, per le navi da pesca a vela e per quelle da considerarsi, a sensi del terzo comma dell'art. 2, quali motovelieri o velieri con motore ausiliario, quando siano munite di certificato di navigabilità.

I termini previsti ai numeri 1), 2) e 3) del comma precedente, in caso di ritardi dipendenti da comprovate cause di forza maggiore, potranno, a giudizio insindacabile del Ministro per le comunicazioni, essere prorogati.

CAPO V.

CARATTERI E SCOPI DELLA VIGILANZA SUI LAVORI.

Art. 24.

La vigilanza sui lavori previsti dalla legge è duplice.

L'una mira ad assicurare l'esatta applicazione delle disposizioni della legge e del presente regolamento ed ha lo scopo di accertare che i lavori di costruzione, modificazione, trasformazione e riparazione aventi diritto ai benefici previsti dalla legge siano eseguiti con buoni materiali e secondo le buone regole d'arte usate per le costruzioni navali e meccaniche mercantili; di determinare tutti gli elementi che occorrono per la liquidazione dei compensi e contributi; di controllare il regolare esercizio da parte dei cantieri e degli stabilimenti della facoltà di importazione in franchigia dei dazi e il regolare impiego dei materiali esteri e di quelli nazionali aventi diritto a compenso daziario e alla tariffa ferroviaria d'esportazione; di provvedere all'accertamento dei vari materiali di provenienza estera impiegati nei lavori di costruzione, modificazione, trasformazione e riparazione ammessi ai benefici della legge; di verificare l'effettiva sistemazione a bordo dei materiali di dotazione e di ricambio, dei macchinari, degli apparecchi e degli oggetti finiti provenienti dall'estero.

L'altra si estende a tutta l'attività dei cantieri e degli stabilimenti nei riguardi delle costruzioni e dei lavori previsti dalla legge e mira all'accertamento delle condizioni del mercato nazionale delle costruzioni navali mercantili in relazione con quelle dell'industria dell'armamento, ed ha lo scopo di raccogliere, anche presso i cantieri e gli stabilimenti, tutti i dati e tutti gli elementi necessari, da elaborare successivamente insieme con i dati relativi alle costruzioni navali nei vari paesi esteri, per determinare quali siano le condizioni in cui si svolgono le costruzioni navali in Italia e all'estero e quali siano le particolari e peculiari esigenze del-

l'armamento nazionale, per seguire, in base a tali dati ed elementi, l'andamento dei prezzi e le condizioni in genere dei cantieri e stabilimenti in armonia con quelle dell'armamento.

Art. 25.

La vigilanza di cui al secondo comma dell'art. 24 è demandata agli istituti che ne abbiano l'incarico dal Ministro per le comunicazioni con proprio decreto che determinerà anche la giurisdizione territoriale degli organi degli istituti stessi; quella di cui al terzo comma dell'art. 24 è demandata ai funzionari addetti all'amministrazione centrale della marina mercantile, salvo che per eccezionali esigenze il Ministro per le comunicazioni, avvalendosi della facoltà conferitagli dall'art. 17 della legge, non ritenga di affidare qualche particolare incarico temporaneo a liberi professionisti o a funzionari dipendenti da amministrazioni non dello Stato.

Gli organi degli istituti suddetti sono indicati nel presente regolamento col nome di uffici di vigilanza.

Per quanto riguarda la vigilanza sull'impiego dei materiali, macchinari, apparecchi ed oggetti finiti di provenienza estera, gli uffici di vigilanza procedono d'accordo con le dogane, alle quali sono affidate le operazioni relative alla importazione e alla vigilanza doganale.

Art. 26.

I funzionari degli uffici di vigilanza, quelli delle dogane e quelli addetti all'amministrazione centrale della marina mercantile hanno libero accesso nei cantieri e negli stabilimenti e loro dipendenze e compiono presso di essi e presso le amministrazioni le verifiche che stimano necessarie per il completo esercizio del loro mandato; essi devono essere facilitati con ogni mezzo nella loro opera dalle direzioni dei cantieri e stabilimenti. Qualora i funzionari degli uffici di vigilanza e quelli addetti all'amministrazione centrale della marina mercantile, secondo le rispettive competenze, rilevino irregolarità o indirizzi tali da far presumere applicabili le sanzioni di cui al penultimo comma dell'art. 17 della legge, ne avvertiranno per iscritto i cantieri e gli stabilimenti interessati e ne riferiranno al Ministro per le comunicazioni.

Indipendentemente dal caso previsto nel precedente comma, gli uffici di vigilanza riferiranno trimestralmente al ministero delle comunicazioni il risultato delle ispezioni eseguite. Nelle relazioni sarà sempre indicato, per ogni cantiere o stabilimento, la data delle ispezioni, lo scopo, il grado di avanzamento dei lavori e se essi procedano secondo le buone regole d'arte o se abbiano dato luogo a rilievi e quali.

Gli uffici di vigilanza si rifiuteranno di rilasciare i certificati prescritti dal presente regolamento per la liquidazione dei compensi e dei contributi e per la concessione della franchigia doganale nel caso che la loro azione non abbia potuto esplicarsi, per fatto degli interessati, nel modo voluto.

Contro le decisioni degli uffici di vigilanza gli interessati possono ricorrere, entro quindici giorni dalla relativa comunicazione, direttamente o per mezzo degli uffici stessi, al ministero delle comunicazioni.

Art. 27.

Nel caso che i costruttori o i loro rappresentanti, debitamente avvisati, non si trovino presenti alle visite dei delegati dell'ufficio di vigilanza o non facciano trovar pronto il materiale da visitare, le indennità di missione, che in base alle disposizioni in vigore sono dovute ai detti delegati, sono poste a carico degli aventi diritto ai benefici, deducendone l'ammontare nelle relative liquidazioni.

Qualora trattisi di lavori per i quali spetta soltanto il beneficio della franchigia doganale, non si farà luogo allo scarico delle bollette finchè gli interessati non provvedano al rimborso dell'ammontare loro addebitato.

Gli uffici di vigilanza informeranno il ministero delle comunicazioni delle deduzioni e dei rimborsi che debbono essere operati.

Art. 28.

Per le costruzioni per conto di nazionali per le quali il costruttore abbia richiesto fin dal loro inizio la sorveglianza del Registro italiano navale, ovvero per le quali tale sorveglianza sia obbligatoria a termini delle disposizioni vigenti, il costruttore stesso consegnerà all'ufficio di vigilanza una copia dei disegni quotati di costruzione approvati dal Registro. Durante lo svolgimento della costruzione, e via via che essa procede, il Registro italiano navale comunicherà all'ufficio di vigilanza i verbali relativi alle prove meccaniche, idrauliche o di altra specie, che dai suoi agenti siano eseguite per il collaudo di materiali e di organi singoli, e trasmetterà altresì copia delle relazioni degli agenti stessi. L'ufficio di vigilanza può ritenere come validi, agli effetti della vigilanza tecnica che gli è affidata, le prove e gli accertamenti fatti dagli agenti del Registro risultanti dagli atti predetti, con facoltà di richiedere, ove lo creda opportuno, che i propri funzionari siano chiamati ad assistere alle prove o alle operazioni singole del Registro e di far eseguire altre prove per conto proprio.

Ove l'ufficio di vigilanza trovi di dover fare rilievi sull'azione degli agenti del Registro in ordine all'applicazione della legge e i suoi rilievi non siano accolti, ne dà notizia alla direzione del Registro.

Quando si tratta di costruzioni per conto di nazionali per le quali la sorveglianza del Registro italiano navale non sia obbligatoria a termini delle vigenti disposizioni e per le quali la vigilanza stessa non sia stata richiesta, gli uffici di vigilanza esercitano la vigilanza tecnica per mezzo dei propri funzionari e nella esplicazione di essa seguono i criteri che meglio sembrino idonei ad assicurare il raggiungimento dei fini della vigilanza tecnica. In conseguenza i detti uffici debbono ricevere dagli interessati, al principio della costruzione, una copia dei disegni quotati di costruzione, nonchè, in tempo debito, le comunicazioni necessarie perchè possano far assistere i propri funzionari a tutte le prove del materiale, a quelle idrauliche ed alle altre che sono richieste dal Registro o che saranno espressamente stabilite dagli stessi uffici di vigilanza, nell'intento di accertarsi che nessuna delle volute prescrizioni è trascurata e che sono seguite le norme stabilite per la classificazione delle navi nella prima classe del Registro medesimo e le disposizioni che il ministero delle comunicazioni avesse prescritte per ragioni di sicurezza della navigazione.

Il giudizio degli uffici di vigilanza non vincola quello del Registro italiano navale e dei suoi delegati e funzionari.

In caso di disparità di giudizio tra i delegati degli uffici di vigilanza e gli agenti del Registro italiano navale la decisione definitiva spetta al ministero delle comunicazioni.

Art. 29.

Il pagamento dei contributi di ammortamento, di miglioramento e di interesse sarà autorizzato con decreto del Ministro per le comunicazioni per la somma complessiva liquidata e con la indicazione della quota spettante all'avente diritto e della ritenuta stabilita dall'ultimo comma dello art. 17 della legge.

L'ammontare delle ritenute di cui al precedente comma sarà versato all'Erario in uno speciale capitolo del bilancio dell'entrata.

Nella parte straordinaria del bilancio del ministero delle comunicazioni sarà istituito, per memoria, un apposito capitolo al quale verrà assegnato trimestralmente, con decreto del Ministro per le finanze, su richiesta di quello per le comunicazioni, l'intero ammontare delle ritenute versate all'Erario. Per la costituzione del fondo previsto dall'ultimo comma dell'art. 17 della legge i residui delle assegnazioni di ciascun anno andranno in aumento alle assegnazioni degli anni successivi.

Per le spese inerenti alla vigilanza saranno emessi, sul capitolo di cui al comma precedente, ordini di accreditamento a favore del consegnatario-cassiere della direzione generale della marina mercantile ed il pagamento di esse sarà disposto con autorizzazione ministeriale ed effettuato mediante ordinativi di pagamento firmati dal capo della divisione che amministra i capitoli relativi alle costruzioni.

Dei fondi somministrati con gli ordini di accreditamento il consegnatario-cassiere dovrà compilare trimestralmente il relativo rendiconto a norma delle vigenti disposizioni della legge e del regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato.

Per la prima costituzione del fondo previsto dall'ultimo comma dell'art. 17 della legge saranno effettuati, con imputazione ai capitoli del bilancio del ministero delle comunicazioni relativi alle costruzioni, versamenti all'Erario fino a L. 150.000 per la conseguente riassegnazione al capitolo di cui al terzo comma del presente articolo.

Fino a quando l'ammontare delle ritenute fatte a termini dell'ultimo comma dell'art. 17 della legge non abbia raggiunto quello dei detti versamenti non si effettuerà il versamento all'Erario delle ritenute stesse.

Qualora le spese inerenti alla vigilanza si riferiscano ad indennità di missione, saranno osservate le norme vigenti in materia.

Art. 30.

Gli originali dei verbali dei quali il presente regolamento prevede la compilazione debbono essere conservati dagli uffici che li redigono. Essi serviranno per ricavarne le copie occorrenti ai costruttori ed ai proprietari per il conseguimento, a termini del presente regolamento, dei benefici previsti dalla legge e per qualsiasi accertamento che fosse ritenuto necessario dai competenti ministeri.

A questi ultimi effetti gli uffici che redigono qualsiasi certificato previsto dal presente regolamento ne conserveranno copia.

Le copie dei verbali di cui al primo comma del presente articolo debbono contenere l'annotazione di conformità allo originale da parte dell'ufficio redigente.

PARTE II.

AMMISSIONE AI VARI BENEFICI PREVISTI DALLA LEGGE

CAPO I.

DISPOSIZIONI PRELIMINARI.

Art. 31.

L'ammissione ai benefici previsti dagli articoli 1, 2, 4, 7, 8, lettere *a*), *b*), *c*) e *d*), 9 ed 11, primo comma, lettere *a*), *b*), *c*) e *d*), e secondo comma, della legge deve essere chiesta:

a) mediante dichiarazione di costruzione ovvero di riparazione, modificazione o trasformazione da farsi, sotto forma di verbale in due esemplari, di cui uno redatto in carta bollata, all'autorità marittima specificata nell'art. 32, in tutti i casi in cui vi siano rispettivamente da eseguire lavori di costruzione, di riparazione, di modificazione o di trasformazione;

b) mediante domanda diretta al ministero delle comunicazioni, nel caso che si chieda esclusivamente il beneficio dell'importazione in franchigia di materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio, il cui impiego a bordo non richieda alcuna lavorazione, ovvero di macchinari finiti o parti staccate di essi, di singoli complessi costitutivi di apparato motore o di apparecchi ausiliari di bordo, la cui messa in opera possa aver luogo senza che essa implichi, comunque, l'esecuzione di appositi lavori, od anche implicando l'esecuzione di appositi lavori, vi sia la implicita rinuncia a concorrere ai relativi benefici previsti dalla legge, per il fatto che non sia stata resa per essi la prescritta dichiarazione di riparazione, modificazione o trasformazione a sensi della precedente lettera *a*).

Per l'ammissione ai benefici previsti dagli articoli 5, 8, lettera *e*), 11, primo comma, lettera *e*), e 12 della legge valgono le disposizioni della parte VII. Per l'ammissione al beneficio dell'art. 16 della legge valgono le disposizioni del capo VI della presente parte II.

CAPO II.

DICHIARAZIONI.

SEZIONE I — *Disposizioni generali.*

Art. 32.

Nei casi previsti al primo comma, lettera *a*), dell'articolo 31, il costruttore, da solo o unitamente al proprietario, secondo quanto sarà stabilito nei seguenti articoli, dovrà fare personalmente o a mezzo di mandatario speciale la dichiarazione all'ufficio di porto (capitaneria di porto o ufficio circondariale marittimo) entro la cui giurisdizione trovasi il cantiere o lo stabilimento in cui debbono essere eseguiti i lavori.

Qualora il cantiere o lo stabilimento si trovi fuori della giurisdizione marittima, la dichiarazione deve essere fatta alla capitaneria di porto più prossima alla sede dell'ufficio di vigilanza competente per territorio.

Qualora i lavori dovessero essere eseguiti, anzichè in un unico cantiere o stabilimento, in più stabilimenti, anche se appartenenti allo stesso costruttore, la dichiarazione — che deve essere sempre unica — sarà fatta all'ufficio di porto nella cui giurisdizione trovasi il cantiere o lo stabilimento da considerarsi principale rispetto agli altri da considerarsi sussidiari. In caso di costruzione di nave completa, il cantiere nel quale viene eseguita la costruzione dello scafo si considera sempre quale stabilimento principale.

Salvo quanto disposto nel secondo comma degli articoli 34 e 42, nel caso previsto dal comma precedente i lavori che si eseguono negli stabilimenti sussidiari sono considerati come eseguiti nel cantiere o stabilimento principale agli effetti dei benefici previsti dalla legge a favore dei costruttori: benefici che spettano, pertanto, unicamente al costruttore che rende la dichiarazione.

Art. 33.

Gli uffici di porto che ricevono le dichiarazioni debbono, sotto la propria responsabilità, accertarsi della identità personale dei dichiaranti o delle persone che li rappresentano

e, in quest'ultimo caso, della legittimità della loro rappresentanza in base agli atti legali che la comprovano.

La dichiarazione deve essere resa prima dell'inizio dei lavori, intendendosi come tale, indipendentemente da quanto disposto dagli articoli 16 e 18, l'inizio di qualsiasi lavorazione, anche a terra, dei materiali occorrenti per i lavori stessi.

Tuttavia, i lavori potranno essere iniziati anche prima che sia resa la dichiarazione quando sussistano ragioni di urgenza e dell'inizio dei lavori sia data preventiva comunicazione all'ufficio di porto, all'ufficio di vigilanza e, quando prescritto, alla dogana agli effetti dell'esercizio della vigilanza sui lavori stessi.

L'avvenuto inizio dei lavori non potrà costituire, in alcun caso, titolo per l'ammissione ai benefici previsti dalla legge e per l'esonero dagli obblighi di cui all'art. 6, secondo comma, numeri 2, 3 e 4, della legge stessa.

Durante il corso dei lavori ammessi ai benefici previsti dalla legge è consentito rettificare o modificare la dichiarazione originaria per mezzo di successive dichiarazioni suppletive, alle quali si applicano le norme prescritte per la prima. Tuttavia, tali dichiarazioni suppletive — che debbono essere fatte dal costruttore o dai costruttori che resero la dichiarazione originaria, da soli, se furono soli a rendere la dichiarazione originaria, ed insieme con il proprietario, se anche questo intervenne nella dichiarazione originaria — non hanno alcuna efficacia nei riguardi del limite massimo complessivo del compenso daziario e del limite massimo del contributo di ammortamento o di miglioramento, che rimangono determinati dagli elementi contenuti nelle dichiarazioni originarie e nelle eventuali suppletive rese, prima che sia intervenuta l'ammissione ai benefici previsti dalla legge, allo scopo di sostituire materiali nazionali concorrenti al compenso daziario a materiali o macchinari esteri di cui non sia stata consentita l'importazione.

Per contro, anche dopo intervenuta l'ammissione ai benefici previsti dalla legge, previo consenso del ministero per gli scambi e per le valute, potranno sempre essere sostituiti a quelli nazionali concorrenti a compenso daziario materiali di provenienza estera di cui non fosse stato possibile indicare in un primo momento il paese di provenienza, il prezzo e le modalità di pagamento.

Ogni dichiarazione di costruzione non può avere per oggetto che una sola nave completa oppure un solo apparato motore completo o un solo complesso costitutivo di apparato motore o un solo apparecchio ausiliario di bordo, salvo il caso di costruzione di più macchinari, da costruire in un unico stabilimento, destinati ad essere sistemati su una stessa nave. Ogni dichiarazione di riparazione, modificazione o trasformazione non può avere per oggetto che un unico complesso di lavori da eseguire a bordo di una stessa nave in un unico periodo di tempo.

Gli uffici di porto non dovranno ricevere dichiarazioni relative alle costruzioni escluse dai benefici a termini dell'art. 10, primo comma, lettere *a*) e *b*), della legge, salvo il caso previsto dal penultimo comma dell'art. 16 della legge stessa.

Ogni qualvolta venga richiesta l'ammissione ai benefici previsti dalla legge per lavori fatti per conto di nazionali, all'atto della dichiarazione deve essere data la prova del possesso del requisito della nazionalità italiana da parte del proprietario o del costruttore, qualora questi esegua i lavori per conto proprio, salvo che si tratti di persone, ditte o società di notoria nazionalità italiana, per le quali l'ufficio ricevente ritenga, sotto la sua responsabilità, di poter fare sulla dichiarazione la necessaria attestazione di nazionalità.

SEZIONE II. — *Lavori per conto di nazionali.*

Art. 34.

La dichiarazione di costruzione, per conto di nazionali, di navi mercantili, di draghe e di rimorchiatori pontati deve essere fatta dal costruttore che deve eseguire i lavori e dal proprietario.

Qualora nel contratto di costruzione, di cui all'art. 45, terzo comma, numero 1, lettera *c*), la fornitura della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato, anzichè essere assunta per intero da un solo costruttore, sia stata assunta da un costruttore, per quanto riguarda lo scafo e le parti di allestimento, e da un altro costruttore, per quanto riguarda l'apparato motore o la parte principale di esso, alla dichiarazione, oltre al proprietario, debbono intervenire entrambi i costruttori. In tal caso la costruzione dell'apparato motore o della parte principale di esso sarà considerata, agli effetti del godimento dei benefici previsti dalla legge a favore dei costruttori, quale costruzione a sè stante e non sarà, quindi, ad essa applicabile l'ultimo comma dell'art. 32.

La dichiarazione deve contenere:

1) cognome, nome, paternità e domicilio del costruttore o dei due costruttori, ovvero denominazione e sede della ditta o società costruttrice, oppure delle due ditte o società costruttrici;

2) cognome, nome, paternità e domicilio del proprietario, ovvero denominazione e sede della ditta o società proprietaria della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato da costruirsi; e nel caso in cui la costruzione sia eseguita dal costruttore per proprio conto, indicazione di tale circostanza;

3) riferimento alla dichiarazione di costruzione resa agli effetti dell'art. 31 del codice per la marina mercantile;

4) tipo della costruzione e sue dimensioni principali;

5) denominazione o designazione provvisoria della costruzione per mezzo di un numero, di una lettera o di altra caratteristica che valga ad individuarla;

6) materiale da usarsi per la costruzione (ferro, acciaio, legno);

7) stazza lorda presunta;

8) portata lorda presunta;

9) volume globale interno presunto;

10) velocità oraria presunta alle prove;

11) peso complessivo presunto dell'intera costruzione (fornitura asciutta);

12) tipo dell'apparato motore e sue principali caratteristiche;

13) potenza presunta alle prove in mare, corrispondente numero dei giri dell'asse o degli assi portaelica e consumo orario di combustibile per cavallo-asse;

14) elenco degli apparecchi ausiliari di bordo e loro peso singolo e complessivo;

15) luogo e stabilimento in cui si esegue la costruzione dello scafo e dell'apparato motore e data presunta d'inizio dei lavori;

16) indicazione del peso dei materiali, macchinari finiti, parti staccate ed oggetti da impiegarsi complessivamente nella costruzione, con la dichiarazione che detti materiali, macchinari finiti, parti staccate ed oggetti sono effettivamente e strettamente necessari per l'esecuzione della costruzione;

17) indicazione della specie e del peso dei materiali che il costruttore o i due costruttori intendono importare dall'estero in franchigia dei dazi a termini dell'art. 1, primo comma, della legge, dei paesi di provenienza, delle date del-

l'importazione, dei prezzi e delle modalità di pagamento e richiesta della concessione del beneficio della franchigia dei dazi;

18) indicazione della specie e del peso dei macchinari finiti e delle parti staccate che il costruttore o i due costruttori intendono importare dall'estero in franchigia dei dazi a termini dell'art. 8, lettera *a*), della legge, dei paesi di provenienza, delle date dell'importazione, dei prezzi e delle modalità di pagamento e richiesta della concessione del beneficio della franchigia dei dazi con la giustificazione della richiesta stessa;

19) indicazione della specie e del peso dei materiali, macchinari finiti, parti staccate ed oggetti che il costruttore o i due costruttori intendono importare dall'estero mediante pagamento dei dazi, dei paesi di provenienza, delle date dell'importazione, dei prezzi e delle modalità di pagamento e giustificazione dei motivi della richiesta;

20) indicazione della specie e del peso dei materiali di produzione nazionale per i quali il costruttore o i due costruttori intendono concorrere al compenso daziario a termini dell'art. 1, secondo comma, della legge e richiesta del relativo beneficio;

21) indicazione della specie e del peso dei materiali, macchinari, oggetti, ecc., che il costruttore o i due costruttori intendono acquistare in Italia senza concorrere, per essi, al compenso daziario;

22) indicazione dei benefici ai quali il proprietario intende concorrere a termini di legge e domanda di ammissione ad essi;

23) dichiarazione che le indicazioni date debbono intendersi impegnative per il costruttore o per i due costruttori e per il proprietario agli effetti dell'ammontare massimo complessivo del compenso daziario e dell'ammontare massimo del contributo di ammortamento dal momento in cui sia intervenuta l'ammissione ai relativi benefici;

24) riserva del costruttore o dei due costruttori di sostituire ai materiali nazionali indicati al n. 20) materiali esteri dei quali non sia ancora possibile indicare il paese di provenienza, il prezzo e le modalità di pagamento.

Nel caso che la dichiarazione sia resa da due costruttori, le indicazioni previste ai numeri 17), 18), 19), 20) e 21) debbono essere fornite distintamente dai due costruttori, ciascuno per la parte della costruzione che lo riguarda.

Art. 35.

La dichiarazione di costruzione, per conto di nazionali, di apparati motori completi, incluse tubolature, grigliati e pagliuoli, deve essere fatta dal costruttore che deve eseguire i lavori e dal proprietario della nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato nazionale su cui l'apparato motore stesso dovrà essere installato.

La dichiarazione deve contenere:

1) cognome, nome, paternità e domicilio del costruttore, ovvero denominazione e sede della ditta o società costruttrice;

2) cognome, nome, paternità e domicilio del proprietario, ovvero denominazione e sede della ditta o società proprietaria della nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato su cui l'apparato motore dovrà essere sistemato; e nel caso in cui la costruzione sia eseguita dal costruttore per proprio conto, indicazione di tale circostanza;

3) nome della nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato a cui l'apparato motore è destinato e relativo numero di matricola o del registro dei galleggianti;

4) data di entrata in esercizio della nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato;

5) elenco e tipo dei vari complessi ed apparecchi costituenti l'apparato motore;

6) peso netto presunto dell'apparato motore completo, incluse tubolature, grigliati e pagliuoli;

7) potenza presunta in cavalli sull'asse o sugli assi portaelica e corrispondente numero di giri, nonchè consumo orario presunto di combustibile per cavallo-asse nelle prove in mare;

8) luogo e stabilimento in cui si esegue la costruzione e data presunta di inizio dei lavori;

9) indicazione del peso dei materiali, macchinari finiti, parti staccate, complessi costitutivi e parti di apparato motore da impiegarsi complessivamente nella costruzione, con la dichiarazione che detti materiali, macchinari finiti, parti staccate, complessi costitutivi e parti di apparato motore sono effettivamente e strettamente necessari per l'esecuzione della costruzione;

10) indicazione della specie e del peso dei materiali che il costruttore chiede di importare dall'estero in franchigia dei dazi a termini dell'articolo 7, primo comma, della legge, dei paesi di provenienza, delle date dell'importazione, dei prezzi e delle modalità di pagamento e richiesta della concessione del beneficio della franchigia dei dazi;

11) indicazione: *a*) della specie e del peso dei macchinari finiti e delle parti staccate di essi, che il costruttore chiede di importare dall'estero in franchigia dei dazi a termini dell'art. 8, lettera *a*), della legge, dei paesi di provenienza, delle date dell'importazione, dei prezzi e delle modalità di pagamento e richiesta della concessione del beneficio della franchigia dei dazi con la giustificazione della richiesta stessa; *b*) della specie e del peso dei complessi costitutivi e delle parti di apparato motore già installati a bordo — qualora si tratti di ricostruzione di apparato motore — che il costruttore intende di utilizzare nella ricostruzione stessa a termini dell'art. 8, lettera *c*), della legge, e domanda della concessione del beneficio della franchigia dei dazi;

12) indicazione della specie e del peso dei materiali, macchinari finiti, parti staccate ed oggetti che il costruttore intende importare dall'estero mediante pagamento dei dazi, dei paesi di provenienza, delle date dell'importazione, dei prezzi e delle modalità di pagamento e giustificazione dei motivi dalla richiesta;

13) indicazione della specie e del peso dei materiali di produzione nazionale per i quali il costruttore intende concorrere al compenso daziario a termini dell'articolo 7, primo comma, della legge e richiesta del relativo beneficio;

14) indicazione dei materiali, macchinari, oggetti, ecc. che il costruttore intende acquistare in Italia senza concorrere, per essi, al compenso daziario;

15) domanda del proprietario di concorrere al contributo di miglioramento di cui all'articolo 7, secondo comma, lettera *a*), della legge;

16) dichiarazione che le indicazioni contenute nella dichiarazione debbono intendersi impegnative per il costruttore e per il proprietario agli effetti dell'ammontare massimo complessivo del compenso daziario e dell'ammontare massimo del contributo di miglioramento dal momento in cui sia intervenuta l'ammissione ai relativi benefici;

17) riserva del costruttore di sostituire ai materiali nazionali indicati al n. 13) materiali esteri dei quali non sia ancora in grado di indicare il paese di provenienza, il prezzo e le modalità di pagamento.

Art. 36.

La dichiarazione di costruzione, per conto di nazionali, di singoli complessi costitutivi di apparato motore, comprese le relative tubolature, e di apparecchi ausiliari di bordo,

comprese le relative tubolature, deve essere fatta dal costruttore che deve eseguire i lavori e dal proprietario della nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato nazionale su cui i complessi o gli apparecchi stessi dovranno essere installati.

La dichiarazione deve contenere:

1) cognome, nome, paternità e domicilio del costruttore, ovvero denominazione e sede della ditta o società costruttrice;

2) cognome, nome, paternità e domicilio del proprietario della nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato su cui i macchinari dovranno essere sistemati, ovvero denominazione e sede della ditta o società proprietaria; e nel caso in cui la costruzione sia eseguita dal costruttore per proprio conto, indicazione di tale circostanza;

3) nome della nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato a cui i detti macchinari sono destinati e relativo numero di matricola o del registro dei galleggianti;

4) elenco dei macchinari da costruire;

5) peso netto presunto dei macchinari stessi con e senza tubolature;

6) luogo e stabilimento in cui si esegue la costruzione e data presunta di inizio dei lavori;

7) indicazione del peso dei materiali, macchinari finiti e parti staccate da impiegarsi complessivamente nella costruzione, con la dichiarazione che detti materiali, macchinari finiti e parti staccate sono effettivamente e strettamente necessari per l'esecuzione della costruzione;

8) indicazione della specie e del peso dei materiali che il costruttore intende importare dall'estero in franchigia dei dazi a termini dell'art. 7, primo comma, della legge, dei paesi di provenienza, delle date dell'importazione, dei prezzi e delle modalità di pagamento e richiesta della concessione del beneficio della franchigia dei dazi;

9) indicazione della specie e del peso dei macchinari finiti e delle parti staccate di essi che il costruttore chiede di importare dall'estero in franchigia dei dazi a termini dell'art. 8, lettera *a*), della legge, dei paesi di provenienza, delle date dell'importazione, dei prezzi e delle modalità di pagamento e richiesta della concessione del beneficio della franchigia dei dazi con la giustificazione della richiesta stessa;

10) indicazione della specie e del peso dei materiali, macchinari finiti, parti staccate di essi ed oggetti che il costruttore intende importare dall'estero mediante pagamento dei dazi, dei paesi di provenienza, delle date dell'importazione, dei prezzi e delle modalità di pagamento e giustificazione dei motivi della richiesta;

11) indicazione della specie e del peso dei materiali di produzione nazionale per i quali il costruttore intende concorrere al compenso daziario a termini dell'art. 7, primo comma, della legge e richiesta del relativo beneficio;

12) indicazione della specie e del peso dei materiali, macchinari, oggetti ecc., che il costruttore intende acquistare in Italia senza concorrere, per essi, al compenso daziario;

13) domanda del proprietario di concorrere al beneficio del contributo di miglioramento di cui all'articolo 7, secondo comma, lettera *b*), della legge;

14) dichiarazione che le indicazioni contenute nella dichiarazione di costruzione debbono intendersi impegnative per il costruttore e per il proprietario agli effetti dell'ammontare massimo complessivo del compenso daziario e dell'ammontare massimo del contributo di miglioramento dal momento in cui sia intervenuta l'ammissione ai relativi benefici;

15) riserva del costruttore di sostituire ai materiali nazionali indicati al n. 11) materiali esteri dei quali non sia ancora in grado di indicare il paese di provenienza, il prezzo e le modalità di pagamento.

Art. 37.

Sono ammesse dichiarazioni di costruzione di apparati motori completi, incluse tubolature, grigliati e pagliuoli, di singoli complessi costitutivi di apparato motore, comprese le relative tubolature, e di apparecchi ausiliari di bordo, comprese le relative tubolature, per i quali il costruttore si riservi di dichiarare in seguito il nome della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato nazionale su cui dovranno essere sistemati. Peraltro, la validità di tali dichiarazioni è subordinata alle condizioni:

a) che la costruzione venga iniziata nei termini stabiliti dall'art. 7, penultimo comma, della legge;

b) che il nome della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato, su cui i macchinari dovranno essere sistemati, venga indicato, con dichiarazione suppletiva alla quale dovrà intervenire anche il proprietario, non oltre sei mesi dopo il termine di validità della legge;

c) che la sistemazione a bordo sia effettuata nei termini di cui all'art. 23, primo comma, n. 3).

In attesa che il nome della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato su cui i macchinari dovranno essere sistemati sia dichiarato nella forma stabilita dal precedente comma e che sia, così, conosciuto l'avente diritto al contributo di miglioramento (o di ammortamento qualora ricorra il caso previsto nei comma seguenti), sarà assunto provvisoriamente, per conto di chi spetti, l'impegno finanziario per la corresponsione del contributo di miglioramento, il cui ammontare, in previsione dell'eventuale applicazione della disposizione contenuta nell'ultimo comma dell'art. 3 della legge, sarà maggiorato del 20 %.

Qualora i macchinari indicati nel primo comma del presente articolo debbano essere sistemati a bordo di una nave mercantile, di una draga o di un rimorchiatore pontato di nuova costruzione per conto di nazionali, tale circostanza, oltre che dalla dichiarazione suppletiva da rendersi a termini del primo comma, lettera *b*), del presente articolo, dovrà risultare altresì dalla originaria dichiarazione di costruzione della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato nazionale a cui i macchinari sono destinati, o da successiva dichiarazione suppletiva.

Nel caso previsto dal precedente comma la costruzione dei macchinari sarà considerata, a tutti gli effetti, come eseguita a sensi dell'ultimo comma dell'art. 32, salvo che trovi applicazione, invece, il disposto del secondo comma dell'articolo 34.

Art. 38.

La dichiarazione di riparazione, modificazione o trasformazione degli scafi, degli apparati motori e degli apparecchi ausiliari di bordo di navi mercantili, draghe e rimorchiatori pontati nazionali deve essere fatta dal costruttore che deve eseguire i lavori.

La dichiarazione deve contenere:

1) cognome, nome, paternità e domicilio del costruttore, ovvero denominazione e sede della ditta o società costruttrice;

2) luogo e stabilimento in cui vengono eseguiti i lavori;

3) nome della nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato a cui si riferisce la riparazione, modificazione o trasformazione e relativo numero di matricola o del registro dei galleggianti;

4) indicazione del proprietario della nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato a cui si riferiscono i lavori;

5) descrizione dei lavori da compiersi, indicando se riguardino lo scafo, l'apparato motore, gli apparecchi ausiliari di bordo o altre parti della nave;

6) peso dei materiali che si presume saranno complessivamente impiegati nella riparazione, modificazione o trasformazione, con l'indicazione che i detti materiali sono effettivamente e strettamente necessari per l'esecuzione dei lavori;

7) indicazione del peso e della specie dei materiali che il costruttore intende importare dall'estero in franchigia dei dazi a termini dell'art. 9, primo comma, della legge, dei paesi di provenienza, delle date dell'importazione, dei prezzi e delle modalità di pagamento e richiesta del beneficio della franchigia dei dazi;

8) indicazione della specie e del peso dei materiali di produzione nazionale per i quali il costruttore intende concorrere al compenso daziario a termini dell'art. 9, primo comma, della legge, e richiesta del relativo beneficio;

9) data presunta d'inizio dei lavori.

Qualora il costruttore, in occasione dei lavori di riparazione, modificazione o trasformazione, intendesse concorrere al beneficio dell'importazione in franchigia di macchinari o parti staccate di essi a termini dell'art. 8, lettere *a*) e *d*), della legge, ovvero intendesse importare macchinari, parti staccate di essi o materiali contro pagamento dei relativi dazi doganali, dovrà indicarne i paesi di provenienza, le date dell'importazione, i pesi, i prezzi e le modalità di pagamento, salvo nel caso di macchinari di cui alla lettera *d*) dell'art. 8 della legge, per i quali sarà sufficiente indicare la provenienza, il peso, il prezzo e le eventuali modalità di pagamento.

Nel caso di importazione a termini dell'art. 8, lettere *a*) e *d*), della legge, il costruttore dovrà, inoltre, chiedere il beneficio della franchigia dei dazi, giustificando, altresì, nel caso della lettera *a*), i motivi della richiesta d'importazione dall'estero.

Art. 39.

Fermo il disposto del quinto comma dell'art. 33, quando nel corso dei lavori, che formano oggetto di una dichiarazione di riparazione, modificazione o trasformazione, sorga la necessità di procedere ad ulteriori lavori, la cui necessità non era prima prevedibile, per tali nuovi lavori potrà essere resa separata dichiarazione di riparazione, modificazione o trasformazione.

Art. 40.

Sono ammesse dichiarazioni di riparazione di singoli complessi costitutivi di apparato motore e di apparecchi ausiliari di bordo di navi mercantili, di draghe o di rimorchiatori pontati nazionali, dei quali il costruttore si riservi di dichiarare in seguito il nome, qualora la riparazione consista nella costruzione di parti staccate di detti macchinari. Peraltro, la validità di tali dichiarazioni è subordinata alle condizioni:

a) che la costruzione venga iniziata nel termine stabilito dal secondo comma dell'art. 9 della legge;

b) che il nome della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato, su cui le parti staccate dovranno essere sistemate, venga indicato, con dichiarazione suppletiva, non oltre tre mesi dopo il termine di validità della legge;

c) che la sistemazione a bordo sia effettuata non oltre sei mesi dopo il termine di validità della legge stessa.

Art. 41.

Per le indicazioni previste al n. 20) dell'art. 34, al n. 13) dell'art. 35, al n. 11) dell'art. 36 ed al n. 8) dell'art. 38, valgono le norme stabilite dall'art. 15.

Sezione III. — *Lavori per conto di stranieri. Navi da diporto per nazionali.*

Art. 42.

La dichiarazione di costruzione di navi mercantili, da diporto o di altro carattere e di galleggianti commessi da stranieri o destinati all'estero, di navi da guerra o di altro carattere commesse da governi stranieri e di navi da diporto commesse da nazionali deve essere fatta dal costruttore che deve eseguire i lavori.

Qualora nel contratto di costruzione di cui all'art. 45, terzo comma, n. 1, lettera *c*), la fornitura, anzichè essere assunta da un solo costruttore, sia stata assunta da un costruttore, per quanto riguarda lo scafo e le parti di allestimento, e da un altro costruttore, per quanto riguarda l'apparato motore o la parte principale di esso, alla dichiarazione dovranno intervenire entrambi i costruttori. In tal caso la costruzione dell'apparato motore o della parte principale di esso sarà considerata, agli effetti del godimento dei benefici previsti dalla legge, quale costruzione a sè stante e non sarà, quindi, ad essa applicabile l'ultimo comma dell'art. 32.

La dichiarazione deve contenere:

1) cognome, nome, paternità e domicilio del costruttore o dei due costruttori, ovvero denominazione e sede della ditta o società costruttrice, o delle due ditte o società costruttrici;

2) indicazione della persona, ditta o società committente, suo domicilio, sede e nazionalità, ovvero indicazione del governo straniero committente;

3) riferimento alla dichiarazione di costruzione resa agli effetti dell'art. 31 del codice per la marina mercantile;

4) tipo della costruzione e sue dimensioni principali;

5) denominazione o designazione provvisoria della costruzione per mezzo di un numero, di una lettera o di altra caratteristica che valga ad individuarla;

6) materiale da usarsi per la costruzione (ferro, acciaio, legno);

7) stazza lorda presunta;

8) portata lorda presunta;

9) volume globale interno presunto;

10) velocità oraria presunta alle prove;

11) peso complessivo presunto dell'intera costruzione (fornitura asciutta);

12) tipo dell'apparato motore e sue principali caratteristiche;

13) potenza presunta alle prove in mare, corrispondente numero dei giri dell'asse o degli assi portaelica e consumo orario di combustibile per cavallo-asse;

14) luogo e stabilimento in cui si esegue la costruzione dello scafo e dell'apparato motore e data presunta di inizio dei lavori;

15) indicazione del peso dei materiali, macchinari finiti, parti staccate ed oggetti da impiegarsi complessivamente nella costruzione, con la dichiarazione che detti materiali, macchinari finiti, parti staccate ed oggetti sono effettivamente e strettamente necessari per l'esecuzione della costruzione;

16) indicazione dei materiali, macchinari, apparecchi e parti staccate di essi, oggetti di dotazione e di ricambio, ecc., da importarsi dall'estero in franchigia dei dazi a termini del-

l'art. 11, primo comma, lett. *a*), della legge, dei paesi di provenienza, delle date dell'importazione, dei prezzi e delle modalità di pagamento e richiesta della concessione del beneficio della franchigia dei dazi;

17) indicazione, ai fini dell'applicazione della tariffa ferroviaria di esportazione nei limiti stabiliti dagli articoli da 144 a 149, dei materiali, macchinari e apparecchi di produzione nazionale da impiegare nella costruzione.

Nel caso che la dichiarazione sia resa da due costruttori, le indicazioni previste ai nn. 16) e 17) debbono essere fornite distintamente dai due costruttori, ciascuno per la parte della costruzione che lo riguarda.

Art. 43.

La dichiarazione di costruzione di apparati motori completi, di complessi costitutivi di apparato motore e di apparecchi ausiliari di bordo destinati all'estero deve essere fatta dal costruttore che deve eseguire i lavori e deve contenere:

1) cognome, nome, paternità e domicilio del costruttore, ovvero denominazione e sede della ditta o società costruttrice;

2) indicazione della persona, ditta o società committente, suo domicilio, sede e nazionalità, ovvero indicazione del governo straniero committente;

3) tipo e nome della nave su cui i macchinari da costruire dovranno essere installati, o, comunque, la destinazione di essi;

4) elenco dei vari macchinari da costruire;

5) peso netto presunto dei macchinari da costruire;

6) luogo e stabilimento in cui si esegue la costruzione e data presunta d'inizio dei lavori;

7) indicazione del peso dei materiali, macchinari, apparecchi e parti staccate di essi, ecc. da impiegare complessivamente nella costruzione, con la dichiarazione che detti materiali, macchinari, apparecchi, ecc. sono effettivamente e strettamente necessari per l'esecuzione della costruzione;

8) indicazione dei materiali, macchinari, apparecchi e parti staccate di essi, oggetti di dotazione e di ricambio, ecc., da importarsi dall'estero in franchigia dei dazi a termini dell'art. 11, primo comma, lettera *c*), della legge, dei paesi di provenienza, delle date dell'importazione, dei prezzi e delle modalità di pagamento e richiesta della concessione del beneficio della franchigia dei dazi;

9) indicazione, ai fini dell'applicazione della tariffa ferroviaria di esportazione nei limiti stabiliti dagli articoli da 144 a 149, della specie e del peso dei materiali di produzione nazionale da impiegarsi nella costruzione.

Art. 44.

La dichiarazione di riparazione, modificazione o trasformazione di navi mercantili, da diporto o di altro carattere appartenenti a stranieri, di navi da guerra o di altro carattere appartenenti a governi stranieri e di navi da diporto appartenenti a nazionali deve essere fatta dal costruttore che deve eseguire i lavori e deve contenere:

1) cognome, nome, paternità e domicilio del costruttore, ovvero denominazione e sede della ditta o società costruttrice;

2) luogo e stabilimento in cui vengono eseguiti i lavori;

3) tipo, denominazione e nazionalità della nave;

4) descrizione dei lavori da compiersi, indicando anche se riguardino lo scafo, l'apparato motore, gli apparecchi ausiliari di bordo o altre parti della nave;

5) peso dei materiali che si presume saranno complessivamente impiegati nella riparazione, modificazione o trasformazione, con l'indicazione che detti materiali sono effettivamente e strettamente necessari per l'esecuzione dei lavori;

6) indicazione dei materiali, macchinari, apparecchi e parti staccate di essi, oggetti di dotazione e di ricambio, ecc. da importarsi dall'estero in franchigia dei dazi a termini dell'art. 11, primo comma, lettera *b*), della legge, dei paesi di provenienza, delle date dell'importazione, dei prezzi e delle modalità di pagamento e richiesta della concessione del beneficio della franchigia dei dazi;

7) indicazione, ai fini dell'applicazione della tariffa ferroviaria di esportazione nei limiti stabiliti dagli articoli da 144 a 149, della specie e del peso dei materiali, macchinari e apparecchi di produzione nazionale da impiegarsi nella riparazione, modificazione e trasformazione;

8) data presunta d'inizio dei lavori.

SEZIONE IV. — *Disposizioni comuni alle Sezioni II e III.*

Art. 45.

Gli uffici di porto che hanno ricevuto le dichiarazioni le annotano, in ordine di data e per anno, negli appositi registri formati secondo i modelli stabiliti, danno ad esse il numero d'ordine preso in detti registri e ne conservano l'esemplare redatto in carta libera nei propri archivi.

Entro cinque giorni dalla ricezione, gli uffici stessi trasmettono al ministero delle comunicazioni, direttamente, se siano capitanerie di porto, ovvero per il tramite delle capitanerie di porto da cui dipendono, se siano uffici circondariali marittimi, l'esemplare della dichiarazione redatto in carta bollata e tre copie autenticate di essa redatte in carta libera.

Alla dichiarazione dovranno, inoltre, essere allegati, in doppio esemplare, di cui uno redatto in carta bollata:

1) qualora trattisi di costruzioni previste dagli articoli 1, primo comma, ed 11, primo comma, lettera *a*), della legge:

a) i piani previsti dal terzo comma dell'art. 14 della legge (piani dei ponti, vista esterna, sezione longitudinale, nella scala di 1/100, e sezione maestra, nella scala di 1/50);

b) copia autenticata della dichiarazione di costruzione resa agli effetti dell'art. 31 del codice per la marina mercantile;

c) copia autenticata del contratto di costruzione di cui all'art. 31 del codice per la marina mercantile;

2) qualora trattisi di trasformazioni o di importanti modificazioni, uno o più disegni atti a dare un'idea chiara della specie ed entità dei lavori da eseguire.

Le due copie del contratto di costruzione specificato al n. 1), lettera *c*), del presente articolo potranno essere redatte entrambe in carta libera quando trattisi di contratto stipulato all'estero con stranieri.

Art. 46.

Nel caso che tra i benefici richiesti con una delle dichiarazioni di cui agli articoli 34, 35, 36, 37 e 38 vi sia quello della importazione in franchigia dei dazi, a termini dell'art. 8, lettera *a*), della legge, di macchinari finiti o di parti staccate di essi, il costruttore, da solo, ovvero insieme al proprietario quando questi debba intervenire nella dichiarazione, deve redigere una particolareggiata relazione per dimostrare che il macchinario finito o la parte staccata di macchinario da importarsi dall'estero soddisfa alle condizioni stabilite dalla legge. Nella relazione saranno chiaramente illustrati i vantaggi tecnici ed economici derivanti dall'impiego dei macchinari o delle parti staccate anzidetti e sarà data la dimostrazione che in Italia non si costruiscono correntemente macchinari o parti staccate di macchinari equivalenti a quelli di cui si chiede l'importazione in franchigia.

Alla relazione potranno essere allegati disegni, monografie illustrative e quant'altro possa riuscire utile alla dimostrazione anzidetta.

La relazione deve essere redatta in cinque esemplari, di cui uno in carta bollata, e presentata all'ufficio di porto all'atto della dichiarazione.

L'ufficio di porto allega alla dichiarazione quattro esemplari della relazione (uno in carta bollata e tre in carta libera) per l'ulteriore corso a termini del secondo comma dell'art. 45 e trasmette il quinto all'ufficio di vigilanza, il quale, controllati gli elementi di fatto dimostrativi dei vantaggi tecnici ed economici dell'impiego dei macchinari o delle parti staccate e della non correntezza della loro fabbricazione in Italia, esprime il proprio parere con lettera diretta al ministero delle comunicazioni.

CAPO III.

DOMANDE.

Art. 47.

Nei casi previsti al primo comma, lettera *b*), dell'art. 31, il beneficio dell'importazione in franchigia dei dazi di macchinari finiti e parti staccate di essi, di complessi costitutivi di apparato motore, di apparecchi ausiliari di bordo, di materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio deve essere richiesto dal proprietario o dal suo legale rappresentante con domanda in tre esemplari, di cui uno redatto in carta bollata.

La domanda, oltre al nome della nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato nazionale ovvero della nave estera o della nave da diporto nazionale su cui i macchinari, apparecchi, materiali ed oggetti debbono essere imbarcati, deve indicare:

a) la specie, il numero o quantità ed il peso dei detti macchinari, apparecchi, materiali od oggetti da importarsi in franchigia dei dazi, il servizio al quale essi sono destinati ed il porto in cui saranno imbarcati;

b) se provengano da demolizione navale avvenuta in Italia;

c) se debbano acquistarsi all'estero;

d) se debbano importarsi subito per non immobilizzare la nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato nazionale ovvero la nave estera, oppure debbano importarsi entro un determinato periodo di tempo e quale;

e) se siano già introdotti in punto franco, in deposito franco o in altro deposito doganale e se il pagamento di essi sia stato eventualmente già eseguito all'estero o sia ancora da effettuare e con quali modalità.

La domanda deve essere presentata al competente ufficio di porto che la trasmetterà, entro 5 giorni dalla ricezione, al ministero delle comunicazioni direttamente, se sia capitaneria di porto, ovvero per il tramite della capitaneria di porto da cui dipende, se sia ufficio circondariale marittimo.

Art. 48.

Qualora si chieda il beneficio dell'importazione in franchigia dei dazi di macchinari finiti o parti staccate di macchinari a termini dell'art. 8, lettera *a*), della legge, il proprietario o il suo legale rappresentante dovrà presentare una particolareggiata relazione per dimostrare che il macchinario finito o la parte staccata di macchinario da importarsi dall'estero soddisfa alle condizioni stabilite dalla legge.

Nella relazione saranno chiaramente illustrati i vantaggi tecnici ed economici derivanti dall'impiego dei macchinari o delle parti staccate anzidetti e sarà data la dimostrazione che in Italia non si costruiscono correntemente macchinari o parti staccate di macchinari equivalenti a quelli di cui si chiede la importazione in franchigia.

Alla relazione potranno essere allegati disegni, monografie illustrative e quant'altro possa riuscire utile alla dimostrazione anzidetta.

La relazione deve essere redatta in quattro esemplari, di cui uno in carta bollata, e presentata all'ufficio di porto insieme con la domanda di cui all'art. 47.

L'ufficio di porto allega ai tre esemplari della domanda l'esemplare in carta bollata e due esemplari in carta libera della relazione per l'ulteriore corso a termini dell'ultimo comma dell'art. 47 e trasmette il quarto all'ufficio di vigilanza, il quale, controllati gli elementi di fatto dimostrativi dei vantaggi tecnici ed economici dell'impiego dei macchinari o delle parti staccate di macchinari e della non correntezza della loro fabbricazione in Italia, esprime il proprio parere con lettera diretta al ministero delle comunicazioni.

Art. 49.

Qualora si chieda il beneficio dell'importazione in franchigia dei dazi di macchinari a termini dell'art. 8, lettera *c*), della legge, alla domanda di cui all'art. 47 dovrà essere allegata, in due esemplari, di cui uno redatto in carta bollata, una dichiarazione del Registro Italiano navale attestante che l'installazione a bordo dei macchinari di cui si richiede l'importazione in franchigia non pregiudica l'iscrizione della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato alla più alta classe del Registro stesso.

Art. 50.

Nel caso che si chieda il beneficio dell'importazione in franchigia dei dazi di macchinari o apparecchi a termini dell'art. 8, lettera *d*), della legge, oltre alla dichiarazione di cui all'art. 49, dovranno essere allegati alla domanda prescritta dall'art. 47:

1) un certificato, in due esemplari, di cui uno redatto in carta bollata, della dogana competente attestante la provenienza da demolizione navale avvenuta in Italia dei macchinari dei quali si chiede l'importazione in franchigia dei dazi;

2) un certificato, in due esemplari, di cui uno redatto in carta bollata, dell'ufficio di iscrizione attestante:

a) nel caso di apparecchi ausiliari di bordo, che la nave mercantile, la draga o il rimorchiatore pontato nazionale su cui gli apparecchi stessi debbono essere installati è in esercizio da non meno di tre anni;

b) nel caso di singoli complessi costitutivi di apparato motore, che l'apparato motore della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato nazionale, per il quale i detti complessi debbono servire di sostituzione o di complemento, è in esercizio da non meno di tre anni.

CAPO IV.

CONCESSIONE DELL'AMMISSIONE AI BENEFICI.

Art. 51.

Il ministero delle comunicazioni, ricevute dalle capitanerie di porto le dichiarazioni, quando sia richiesta l'importazione dall'estero di materiali, macchinari, apparecchi, oggetti, ecc., ne trasmette una copia al ministero per gli scambi e per le valute agli effetti della concessione del benestare previsto dal secondo comma dell'art. 14 della legge, dopo aver sentito, nei casi previsti dall'art. 8, lettera *a*), della legge stessa, il ministero delle corporazioni.

Analoga procedura si segue per le domande.

Il ministero per gli scambi e per le valute parteciperà le proprie determinazioni al ministero delle comunicazioni, informandolo degli eventuali vincoli e condizioni a cui dovesse essere subordinata l'importazione e trasmettendogli contemporaneamente, quando necessario, le licenze d'importazione delle quali sarà stata sua cura provocare il rilascio da parte del ministero delle finanze.

Art. 52.

Il ministero delle comunicazioni, avuta partecipazione delle determinazioni del ministero per gli scambi e per le valute, esamina se, in relazione ad esse, costruttori e proprietari debbano procedere a modificare le dichiarazioni già rese mediante dichiarazioni suppletive o le domande già avanzate mediante nuove domande. Nel caso affermativo dispone per le debite comunicazioni agli interessati, altrimenti prende le proprie determinazioni e le comunica alla capitaneria di porto competente, trasmettendo ad essa, per la consegna agli interessati, le licenze di importazione eventualmente pervenutegli dal ministero per gli scambi e per le valute.

Il ministero delle comunicazioni procede inoltre all'assunzione degli impegni di bilancio per il pagamento del compenso daziario e dei contributi di ammortamento, di miglioramento e d'interesse.

Art. 53.

L'ammissione ai benefici della franchigia doganale e del compenso daziario s'intende sempre concessa con riserva della determinazione dei quantitativi che, entro i limiti degli impegni finanziari assunti per il compenso daziario, dovranno effettivamente usufruire dei benefici stessi, giusta gli accertamenti demandati agli uffici di vigilanza e alle dogane.

Art. 54.

La capitaneria di porto, che riceve dal ministero delle comunicazioni la partecipazione dell'ammissione ai benefici previsti dalla legge, la fa pervenire direttamente o per il tramite del competente ufficio circondariale marittimo, secondo i casi, alle parti interessate, all'ufficio di vigilanza ed alla dogana, rimettendo altresì a ciascuno di essi una copia autenticata della dichiarazione o della domanda.

La capitaneria di porto dispone, inoltre, per la consegna delle licenze d'importazione che le fossero pervenute dal ministero delle comunicazioni.

Quando si tratti di macchinari od apparecchi che, senza dover subire alcuna lavorazione, siano destinati al diretto collocamento a bordo di navi in porto e di prossima partenza, la dogana potrà emettere la bolletta doganale per l'imbarco omettendo la procedura della importazione temporanea; in tal caso non occorrerà il certificato di avvenuta sistemazione di cui all'art. 101, terzo comma, lettera *c*).

CAPO V.

DISPOSIZIONI SPECIALI PER I MATERIALI E OGGETTI DI DOTAZIONE O DI RICAMBIO.

Art. 55.

In deroga alle disposizioni dell'ultimo comma dell'articolo 47, semprechè le domande abbiano per iscopo la concessione dell'importazione in franchigia dei dazi di materiali ed oggetti di dotazione o di ricambio di cui agli articoli 8, lettera *b*), ed 11, primo comma, lettera *d*), della legge, la capitaneria di porto, previo accertamento, qualora l'imbarco debba aver luogo sopra navi mercantili, draghe o rimorchiatori pontati nazionali, che questi siano in esercizio effettivo da almeno un anno, esaminerà se i materiali ed oggetti indicati nelle domande siano da ritenersi compresi tra quelli contemplati dalla legge a norma dell'art. 13.

Nel caso affermativo, qualora: *a*) i materiali ed oggetti provengano da demolizione navale avvenuta in Italia, ovvero: *b*) ricorrano urgenti ed assolute necessità ed il valore dei materiali ed oggetti da collocarsi a bordo, durante la sosta della nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato nazionale o della nave estera, non superi, per ciascuna specie, l'ammontare di L. 3000 ovvero di L. 5000 ovvero di L. 10.000 ovvero di L. 25.000 secondochè, rispettivamente, si tratti di navi di stazza lorda inferiore o uguale a 500 tonnellate, ovvero di navi di stazza lorda compresa tra 500 tonnellate (escluse) e 2000 tonnellate (incluse), ovvero di navi di stazza lorda compresa tra 2000 tonnellate (escluse) e 10.000 tonnellate (incluse), ovvero di navi di stazza lorda superiore a 10.000 tonnellate, la capitaneria di porto potrà senz'altro trasmettere la domanda, munita del proprio nulla osta all'imbarco, alla dogana competente, dando dell'avvenuta concessione notizia al ministero delle comunicazioni.

Sempre nei casi urgenti di cui al precedente comma, quando il valore dei materiali ed oggetti di dotazione o di ricambio di cui si chiede l'importazione in franchigia dei dazi superi i limiti nel comma stesso indicati rispetto a ciascuna specie, la capitaneria di porto, accertata la effettiva necessità e le altre condizioni prescritte per far luogo alla concessione del beneficio, chiederà autorizzazione telegrafica al ministero delle comunicazioni, il quale, unitamente a quello per gli scambi e per le valute, darà carattere di assoluta urgenza alla procedura di cui agli articoli 51 e 52.

Nei casi previsti nel presente articolo la dogana resta autorizzata a dare immediato corso alle operazioni di cui all'articolo 100 ovvero ad emettere senz'altro la sola bolletta doganale per l'imbarco a sensi dell'ultimo comma dell'articolo 54, anche nel caso che si tratti di merce normalmente vincolata a licenza d'importazione.

Per i materiali ed oggetti nei casi previsti dal presente articolo saranno osservate le modalità di pagamento in atto tra l'Italia ed il paese di provenienza.

CAPO VI.

APPLICAZIONE DELL'ART. 16 DELLA LEGGE.

Art. 56.

Per concorrere al beneficio previsto dall'art. 16 della legge i proprietari debbono avanzare domanda in tre esemplari, di cui uno redatto in carta bollata, al ministero delle comunicazioni.

Dalla domanda devono risultare:

a) la denominazione o designazione provvisoria, il tipo, la stazza lorda, il volume globale interno e la velocità oraria alle prove della nave o delle navi per la cui costruzione si chiede il trattamento previsto dall'art. 16 della legge: elementi tutti che devono corrispondere a quelli risultanti dalla dichiarazione o dalle dichiarazioni di costruzione rese a termini del presente regolamento;

b) il prezzo della nave o delle navi quale risulta dal contratto di costruzione previsto dall'art. 45, terzo comma, n. 1, lettera *c*);

c) tutti gli altri elementi integrativi ritenuti utili per il calcolo provvisorio del prezzo della nave o delle navi;

d) l'indicazione dell'operazione finanziaria da compiersi, le modalità di essa ed il nome dell'istituto finanziatore al

quale, a suo tempo, dovranno essere corrisposti, nei limiti dell'ammontare del prestito, i contributi di ammortamento e d'interesse ed i compensi daziari.

Nel caso previsto dal terzo comma dell'art. 16 della legge, la domanda dovrà, inoltre, fare riferimento alle navi costituenti il primo blocco di 50.000 tonnellate.

Art. 57.

Qualora la domanda di cui all'art. 56 si riferisca, oltre che ai contributi di ammortamento e di interesse, anche ai compensi daziari, il proprietario dovrà allegarvi il regolare atto di cessione a suo favore dei compensi stessi da parte del costruttore, ovvero dei costruttori qualora si verifichi il caso previsto dall'art. 34, secondo comma, ammenochè nel contratto di costruzione previsto dall'art. 45, terzo comma, n. 1, lettera *c*), i suddetti compensi non risultassero esplicitamente attribuiti al proprietario anzichè al costruttore o ai costruttori.

Art. 58.

Il riconoscimento dell'esistenza nelle navi, per le quali si chiede il beneficio previsto dall'art. 16 della legge, dei requisiti indicati nella prima parte del primo comma e nel terzo e quarto comma del medesimo art. 16, avrà luogo con decreto del Ministro per le comunicazioni da emanarsi prima dell'altro decreto previsto nella seconda parte del primo comma e nel secondo comma del ripetuto art. 16.

Copia di quest'ultimo decreto sarà comunicata, pel tramite della capitaneria di porto competente, al proprietario o ai proprietari interessati e all'Istituto per il credito navale o a quell'altro istituto col quale il proprietario o i proprietari dovessero contrarre i prestiti per la costruzione delle navi.

PARTE III

VIGILANZA SUI LAVORI.

CAPO I

GENERALITÀ.

Art. 59.

Per l'ammissione dei materiali esteri alla franchigia temporanea è applicabile la procedura stabilita dalle disposizioni doganali sulle importazioni ed esportazioni temporanee delle merci destinate ad essere lavorate. Riguardo, peraltro, alla garanzia prescritta da dette disposizioni può essere accettata dalla dogana quella per fideiussione data dai proprietari degli stabilimenti o dei cantieri o da altre persone riconosciute solvibili dal contabile della dogana, salva la facoltà da parte del ministero delle finanze di esigere che la fideiussione sia prestata da un istituto di credito.

Le operazioni di importazione temporanea dei suddetti materiali debbono essere compiute per mezzo delle dogane di primo ordine; però, con speciale autorizzazione, accordata dal ministero delle finanze, possono essere compiute per mezzo di dogane di secondo ordine, della prima classe.

Art. 60.

Le disposizioni di cui agli articoli 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68 e 69 si riferiscono ai materiali esteri; tuttavia esse saranno osservate anche per i materiali ammessi al compenso daziario e per quelli ammessi alla tariffa ferroviaria di esportazione in quanto siano applicabili e in quanto siano ritenute necessarie ai fini della legge in seguito ad accordi fra la dogana e l'ufficio di vigilanza.

Art. 61.

Ricevuta partecipazione dell'ammissione al beneficio della franchigia, il costruttore deve presentare domanda al direttore circoscrizionale di dogana, nella cui giurisdizione è situato il cantiere o lo stabilimento, per ottenere l'importazione temporanea dei materiali destinati ai lavori da eseguire.

La domanda deve fare riferimento ai quantitativi di materiali indicati nella dichiarazione di costruzione ovvero di riparazione, modificazione o trasformazione.

Il direttore circoscrizionale di dogana, che ha ricevuto la domanda ed ha avuto partecipazione dell'ammissione ai benefici a termini dell'art. 54, dispone per l'ammissione all'importazione temporanea dei materiali esteri ai quali essa si riferisce.

La domanda, di regola, deve essere unica; tuttavia è consentita la presentazione di più domande gradatamente a seconda delle ordinazioni dei materiali ma sempre nel minor numero possibile e raggruppate in relazione ad ogni singola parte della nave.

La dogana deve curare che il materiale che viene importato non superi in quantità e corrisponda per specie a quello descritto nelle domande. Provvede, inoltre, a tenere per ciascuna costruzione ovvero riparazione, modificazione o trasformazione separati registri di importazione temporanea, dai quali risultino i movimenti e la situazione dei materiali importati dall'estero dal principio dei lavori sino al loro compimento.

Sui registri e sui documenti di carico e scarico i materiali suddetti sono descritti con le denominazioni commerciali e con quelle della tariffa doganale.

CAPO II.

MOVIMENTO DEI MATERIALI.

Art. 62.

In ogni cantiere o stabilimento debbono essere destinati speciali spazi o magazzini per il deposito dei materiali esteri ammessi all'importazione temporanea. La determinazione di detti spazi o magazzini verrà fatta su designazione del costruttore e con l'approvazione della dogana e dovrà risultare da verbale corredato da schizzo planimetrico e sottoscritto dal costruttore, dal direttore circoscrizionale di dogana, o da un suo delegato, e dal comandante il circolo della guardia di finanza o da un ufficiale da lui delegato.

Di regola, gli spazi devono essere cintati con muro, rete metallica o altro mezzo analogo ed essere distinti con lettere o numeri. Quando, peraltro, per le speciali condizioni dello stabilimento non risulti possibile, senza ostacolare il movimento dei materiali, di recingere gli spazi di deposito, i predetti funzionari stabiliranno nel suaccennato verbale le altre cautele da adottarsi per evitare possibili abusi.

Copia dei verbali di determinazione degli spazi deve, insieme con i relativi schizzi planimetrici, conservarsi costantemente o nella sede della dogana o nel locale del cantiere assegnato alla dogana o alla guardia di finanza, per conoscenza degli impiegati ed agenti destinati al servizio doganale e di vigilanza.

Spetta alle guardie di finanza addette al servizio di vigilanza di apporre i visti sui documenti che accompagnano i materiali introdotti in cantiere; ma, indipendentemente dalla sorveglianza che devono all'uopo esercitare dette guardie, è fatto obbligo alla dogana di assicurarsi dell'esatta osservanza delle disposizioni date così per il movimento come per il deposito dei materiali destinati alle singole costruzioni.

Art. 63.

Il movimento dei materiali esteri introdotti nei cantieri o negli stabilimenti in base alle precedenti disposizioni deve essere tenuto in evidenza con speciali registri di deposito e di lavorazione. Detti registri debbono essere bollati in ogni foglio dalla dogana.

A cura del costruttore devono essere presi in carico su tali registri, per ogni costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione, i materiali suddetti.

Dovranno essere, inoltre, annotati i materiali che passano in lavorazione e quelli che, lavorati, vengono posti in opera in guisa da poter in ogni momento determinare per ciascuna costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione, l'effettiva consistenza dei materiali lavorati, in corso di lavorazione o non ancora lavorati (a magazzino).

Alle annotazioni dei registri debbono corrispondere i buoni di consegna dei detti materiali muniti di un numero progressivo e staccati da bollettario a madre e figlia e i buoni di ricevimento nei magazzini ovvero nei reparti ed officine di lavorazione. Detti buoni debbono essere allegati ai registri ovvero conservati ed ordinati in modo che ne riesca agevole ed immediato il riscontro.

I direttori dei cantieri o degli stabilimenti debbono, ad ogni richiesta delle dogane e degli uffici di vigilanza, esibire i registri ed i buoni nonchè prestarsi al riscontro del materiale iscrittovi.

Art. 64.

In correlazione con i registri di cui all'art. 63, il costruttore deve tenere, per ogni costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione ammessa ai benefici previsti dalla legge, un registro nel quale annoterà il peso effettivo di tutti gli oggetti finiti man mano che sono messi in opera. In tale registro sarà fatto risultare, per ciascun oggetto, se sia di produzione nazionale, e in tal caso se costruito nello stesso o in altri stabilimenti, ovvero se sia di provenienza estera, e in tal caso se nazionalizzato o introdotto in franchigia. Nel caso di oggetti di produzione nazionale sarà altresì indicata la quantità e la specie del materiale impiegato nella costruzione di ciascun oggetto, e ciò distintamente per il materiale estero introdotto in franchigia, per il materiale estero nazionalizzato, per il materiale nazionale ammesso a compenso daziario e per il materiale nazionale non ammesso a tale compenso. Per il materiale nazionale ammesso alla tariffa ferroviaria di esportazione sarà, inoltre, indicata la località di provenienza.

Gli oggetti saranno raggruppati nel registro in relazione ad ogni singola parte della nave.

A costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione ultimata il registro dovrà essere consegnato all'ufficio di vigilanza il quale, d'accordo con la dogana e previo accertamento dell'esattezza delle indicazioni contenutevi, se ne servirà per la compilazione dei verbali di accertamento definitivo di cui all'art. 100 e dei documenti prescritti per la liquidazione dei compensi.

Art. 65.

La vigilanza doganale sui materiali esteri importati temporaneamente viene, di regola, esercitata saltuariamente; ma è in facoltà dell'amministrazione doganale di destinare propri agenti alla vigilanza permanente nei cantieri a spese dei costruttori interessati.

L'amministrazione doganale, come pure quella marittima, hanno sempre facoltà di adottare altri provvedimenti a cautela degli interessi dell'Erario.

Art. 66.

Ad evitare che i rottami ed i cascami ingombrino gli spazi ed i locali dei cantieri e degli stabilimenti destinati a deposito dei materiali importati temporaneamente, i direttori dei cantieri possono richiedere al direttore circoscrizionale della dogana di poter asportare, anche prima del collaudo dei lavori, i rottami ed i cascami predetti, verso sdoganamento o spedizione sotto vincolo doganale a ferriere autorizzate, salvo a regolarizzare lo scarico delle bollette di importazione temporanea dopo il collaudo, tenendo conto dei rottami e cascami già asportati. Il direttore circoscrizionale della dogana, nel concedere la chiesta asportazione, ne dà avviso all'ufficio di vigilanza.

Art. 67.

Per le indennità da corrispondersi ai funzionari di dogana e di finanza, in conseguenza dei servizi prestati presso i cantieri e gli stabilimenti o a bordo delle navi, si applicano le disposizioni vigenti in materia doganale.

CAPO III.

LAVORAZIONI PARZIALI IN STABILIMENTI SUSSIDIARI. SUBCOMMISSIONI.

Art. 68.

Fermo restando il disposto del secondo comma degli articoli 34 e 42, e indipendentemente da esso, i costruttori potranno chiedere il permesso di fare eseguire una parte dei lavori di costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione ammessi ai benefici previsti dalla legge in stabilimenti diversi dal cantiere o dallo stabilimento principale.

La domanda, da compilarsi in tre esemplari, di cui uno in carta bollata, deve essere diretta al ministero delle finanze e contenere:

a) il richiamo alla data e al numero della dichiarazione di costruzione, ovvero di riparazione, modificazione o trasformazione;

b) la specificazione chiara e precisa della parte della lavorazione che il costruttore intende fare eseguire presso altri stabilimenti, con la indicazione del peso presunto dei materiali occorrenti per la lavorazione stessa;

c) la denominazione e la sede degli stabilimenti sussidiari;

d) la indicazione dell'origine (estera, nazionale o mista) dei materiali da impiegarsi nella lavorazione da eseguirsi presso gli stabilimenti sussidiari.

La domanda deve essere presentata al competente ufficio di porto che la trasmetterà, entro 5 giorni, direttamente, se sia capitaneria di porto, ovvero per il tramite della capitaneria di porto da cui dipende, se sia ufficio circondariale marittimo, al ministero delle comunicazioni che, col proprio parere in merito, ne trasmetterà al ministero delle finanze l'esemplare in carta bollata per le determinazioni definitive.

Se la domanda è accolta dal ministero delle finanze, questo impartisce le proprie istruzioni alla competente dogana e contemporaneamente ne dà notizia al ministero delle comunicazioni perchè possa informarne, a sua volta, la capitaneria di porto per la partecipazione al costruttore e all'ufficio di vigilanza, direttamente o per il tramite del competente ufficio circondariale marittimo, secondo i casi.

Nel caso previsto nel presente articolo gli stabilimenti sussidiari vengono considerati, agli effetti della vigilanza, come dipendenze del cantiere o dello stabilimento principale

dal quale è stata resa la dichiarazione, anche se non appartengano al costruttore ammesso al beneficio. Il costruttore, poi, anche per i lavori che si eseguono negli altri stabilimenti, è considerato come unico responsabile verso la dogana ed, in genere, della esatta osservanza delle norme della legge e del presente regolamento.

Presso gli stabilimenti in cui si eseguono le lavorazioni parziali può effettuarsi la importazione temporanea del materiale occorrente, ma sempre in nome e per conto del costruttore sopraindicato, il quale è tenuto a presentare le domande di cui al presente articolo ed a prestare la prescritta garanzia, ove non si ritenesse sufficiente quella già data per gli altri materiali di provenienza estera.

Con la stessa procedura può essere altresì autorizzato il passaggio dal cantiere o dallo stabilimento principale agli stabilimenti sussidiari dei materiali già introdotti in franchigia nel primo, tenendosi valida la garanzia prestata all'atto della introduzione. Tale passaggio avrà luogo con bolletta a cauzione, la quale avrà scarico, a cura della dogana destinataria, con altra bolletta a cauzione che dovrà scortare il materiale lavorato dopo eseguito l'accertamento di cui all'ultimo comma di quest'articolo.

La sorveglianza sui lavori affidati ad altri stabilimenti in base al presente articolo sarà esercitata dagli uffici di vigilanza e dalle dogane competenti per territorio, per delegazione degli uffici che vigilano la parte principale della costruzione ovvero della riparazione, modificazione o trasformazione, nel caso in cui la giurisdizione territoriale sia diversa. A tal fine gli uffici deleganti prenderanno gli opportuni accordi con quelli delegati e rimetteranno loro in tempo utile i dati e gli elementi necessari in relazione alla specie dei singoli lavori ed ai benefici inerenti.

Presso gli stabilimenti che hanno eseguito le lavorazioni ad essi affidate sarà fatto l'accertamento parziale di dette lavorazioni e del relativo verbale sarà tenuto conto nell'accertamento definitivo complessivo della intera costruzione ovvero riparazione, modificazione o trasformazione. All'uopo detti stabilimenti debbono tenere, sotto la responsabilità dei costruttori dichiaranti, registri parziali dei movimenti dei materiali e registri dei pesi degli oggetti finiti in conformità al disposto degli articoli 63 e 64.

CAPO IV.

Disposizioni speciali per le riparazioni urgenti e per i materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio.

Art. 69.

Per provvedere a riparazioni di carattere urgente, potranno essere costituiti, previo benestare del ministero per gli scambi e per le valute, a termini dell'art. 14 della legge, e previa autorizzazione del ministero delle finanze e di quello delle comunicazioni, depositi in magazzini o recinti, approvati dalla dogana, per determinate qualità e quantità di materiali metallici e di legname esteri.

All'uopo gli interessati rivolgeranno domanda al ministero delle finanze indicando i locali da destinare a deposito, nonchè la qualità e la quantità dei materiali da depositare.

Il ministero delle finanze provvederà, dopo aver sentito il ministero per gli scambi e per le valute circa le norme e le cautele che, anche ai fini valutari e a quelli dell'impiego dei materiali, dovranno essere osservate, e dopo aver sentito il ministero delle comunicazioni circa la località e circa i materiali di cui si possa avere effettivo bisogno.

Art. 70.

Per le riparazioni di carattere urgente, previste dall'articolo 69, fermo restando l'obbligo di osservare le formalità prescritte dagli articoli 38, 39 e 44, i costruttori, previo rigoroso accertamento, da parte dell'ufficio di vigilanza, della effettiva necessità ed urgenza dei lavori da eseguirsi e dei quantitativi di materiali strettamente per essi necessari, potranno procedere alla esecuzione dei lavori stessi senza attendere l'esito della procedura stabilita dagli articoli 51, 52 e 54. All'uopo i costruttori potranno chiedere che della dichiarazione di riparazione da essi resa l'ufficio di porto ricevente comunichi immediatamente copia, in deroga a quanto disposto dal primo comma dell'art. 54, all'ufficio di vigilanza ed alla dogana per gli accertamenti di loro competenza.

Qualora le riparazioni riguardino navi mercantili, draghe o rimorchiatori pontati nazionali, potrà essere autorizzato il prelevamento dei materiali esteri occorrenti dal deposito doganale di cui all'art. 69, solo quando, a giudizio dell'ufficio di vigilanza, il cantiere o lo stabilimento non siano in grado di utilizzare materiali nazionali o nazionalizzati.

L'esecuzione dei lavori a norma del presente articolo s'intenderà sempre effettuata a rischio e pericolo dei costruttori e non costituirà in alcun caso titolo per il conseguimento dei benefici previsti dalla legge.

Art. 71.

Depositi analoghi a quelli previsti dall'art. 69, e con le stesse modalità nell'articolo stesso indicate, potranno essere costituiti per determinate qualità e quantità di materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio di cui agli articoli 8, lettera *b*), ed 11, primo comma, lettera *d*), della legge.

Il prelevamento dei materiali ed oggetti dai depositi previsti dal precedente comma può aver luogo nei casi previsti dall'art. 55 previo adempimento delle formalità nell'articolo stesso indicate.

PARTE IV.

CONDIZIONI PRESCRITTE DALL'ART. 6, SECONDO COMMA, NUMERI 2, 3 E 4, DELLA LEGGE.

Art. 72.

I piani da presentarsi all'ufficio di stato maggiore della Regia marina sono i piani dei ponti, la vista esterna e la sezione longitudinale nella scala da 1 a 100, corredati dall'elenco delle caratteristiche principali della nave quali risultano dalla dichiarazione di costruzione.

Essi dovranno essere presentati entro quindici giorni dalla data della dichiarazione di costruzione.

I piani stessi dovranno essere completati nel più breve termine possibile con i disegni strutturali e con gli altri piani e documenti che saranno richiesti dall'ufficio di stato maggiore della Regia marina per la definizione dei lavori di cui ai numeri 2), 3) e 4) del secondo comma dell'art. 6 della legge e per la compilazione del preventivo di spesa di cui al quarto comma dell'art. 6 e all'art. 20 della legge stessa.

L'ufficio di stato maggiore della Regia marina comunicherà tempestivamente le sue decisioni al proprietario per i lavori ai quali si riferiscono i numeri 3) e 4) e al costruttore per i lavori ai quali si riferisce il numero 2); per le navi per le quali la spesa per i lavori di cui al n. 2) sarà sostenuta dal

ministero delle comunicazioni, l'ufficio di stato maggiore della Regia marina comunicherà le sue decisioni anche a quest'ultimo.

Art. 73.

La stazza lorda di cui al numero 3) del secondo comma dell'art. 6 della legge è quella che risulta alla fine della costruzione.

La velocità di cui al numero 4) dello stesso comma è la velocità in base alla quale viene corrisposto il contributo di ammortamento di cui all'art. 2 della legge.

Art. 74.

La portata e i particolari della sistemazione del picco di carico indicato al numero 3) del secondo comma dell'art. 6 della legge, ed in particolare la sporgenza esterna alla murata e la massima elevazione, saranno stabiliti dall'ufficio di stato maggiore della Regia marina, tenuto conto, nei limiti del possibile, del suo impiego normale.

Le condizioni di collaudo, nei riguardi della portata, sono quelle prescritte dal Registro italiano navale.

Art. 75.

Le disposizioni di cui al numero 4) del secondo comma dell'art. 6 della legge non sono da applicarsi alle navi cisterna e alle navi ad un solo ponte.

Art. 76.

Per quanto si riferisce ai servizi di acqua dolce per le navi per le quali è da applicarsi il numero 4) del secondo comma dell'art. 6 della legge, si seguiranno le norme seguenti.

1) Si assumerà come capienza massima di uomini per ogni nave quella che sarà decisa dall'ufficio di stato maggiore della Regia marina in base al numero dei metri quadrati di area libera di cui si può disporre sotto e sopra coperta compresi i ponti delle soprastrutture e le stive, assegnando un metro quadrato per ogni uomo.

2) L'acqua dolce che la nave dovrà essere in grado di trasportare dovrà ammontare a 300 litri per ogni persona computata nel modo indicato al precedente n. 1).

3) L'acqua dolce sarà contenuta, per le navi di stazza lorda eguale o superiore a 5000 tonnellate:

a) per un quantitativo non inferiore a 50 tonnellate, in casse vere e proprie, a costituire le quali solo parzialmente concorrano strutture principali dello scafo;

b) per la parte rimanente, in depositi che potranno avere tutte le pareti formate da strutture principali dello scafo: per esempio, gavoni, cisterne alte di zavorra e doppi fondi.

Per le navi di stazza lorda inferiore a 5000 tonnellate, l'acqua dolce potrà essere contenuta in depositi del tipo di cui alla precedente lettera *b*).

4) Nel caso che debbano, in base ai calcoli sopra indicati, adibirsi a depositi di acqua dolce le cisterne alte di zavorra, le tubolature di sentina, che debbono forzatamente attraversarle, saranno di ferro in un sol pezzo, con flangia saldata esternamente alle pareti terminali della cisterna alta di zavorra: esse dovranno avere uno spessore di 3 mm. superiore a quello prescritto dal Registro italiano navale.

5) Per la distribuzione dell'acqua dolce nei locali (stive ed interponti) assegnati all'eventuale trasporto di uomini e quadrupedi sarà prevista la sistemazione eventuale di tubolature di ferro.

Fino, però, dalla costruzione della nave dovranno essere fatti a cura dell'armatore i seguenti lavori:

a) studio particolareggiato di tale distribuzione con disegni nei quali siano indicati tutti i particolari quotati: disegni da approvarsi dall'ufficio di stato maggiore della Regia marina;

b) sistemazione a posto delle tubolature a partire dalle pompe di cui al seguente n. 6) e fino alle paratie terminali dei locali dove saranno eventualmente allogati uomini e quadrupedi; sistemazione a posto, inoltre, dei passaggi a paratia in tutti gli altri locali previsti dalla precedente lettera *a*).

Tubolature e passaggi a paratia saranno chiusi con flangie cieche.

Queste sistemazioni saranno protette da opportune defense.

6) Le pompe per aspirare l'acqua dolce dai depositi eventuali potranno essere quelle stesse (pompe di zavorra, pompe da incendio ed altre, ad eccezione di quelle di sentina) previste nel progetto della nave per il servizio corrente.

Dovrà esistere la possibilità di adibire una di dette pompe esclusivamente al servizio dell'acqua dolce.

7) Per l'imbarco eventuale di acqua dolce nei relativi depositi è ammesso l'uso di manichette.

8) Per quanto riguarda l'esercizio della nave, i depositi previsti per eventuale servizio di acqua dolce sono distinti in due gruppi:

a) un primo gruppo di capienza non inferiore alla metà del quantitativo totale di acqua dolce prescritto dal precedente numero 2), nel quale gli armatori non potranno immettere nafta, olio di palma o altre merci solide o liquide che, per la loro natura, impediscano l'eventuale immediata utilizzazione del locale per deposito di acqua dolce;

b) un secondo gruppo della capienza rimanente, nel quale potrà essere concessa agli armatori l'immissione dei materiali suddetti con autorizzazione speciale, che non sarà data se non verso impegno da parte degli armatori di rimettere immediatamente i depositi stessi, nel caso di ordine superiore, in condizione di poter contenere acqua dolce perfettamente potabile.

Art. 77.

In tutti i locali ove si prevede trasporto di uomini o quadrupedi — in coperta, sotto coperta e in stiva — dovranno essere sistemati ombrinali con canali di scolo per l'esito delle acque di rifiuto, in base alle norme seguenti.

Gli ombrinali dovranno essere messi a non più di otto metri di distanza uno dall'altro e dovranno avere 120 mm. di diametro.

Gli scarichi degli ombrinali del ponte di coperta e dei ponti superiori dovranno sboccare fuori bordo.

Gli scarichi dei ponti inferiori a quello di coperta sboccheranno in sentina, in pozzetti di almeno 1 metro cubo di capacità.

Gli ombrinali e le tubolature di aspirazione della sentina dovranno essere forniti di apposite griglie atte ad impedire l'intasamento dei canali di scolo e delle tubolature di aspirazione.

Art. 78.

Il collaudo delle sistemazioni di cui ai numeri 3) e 4) del secondo comma dell'art. 6 della legge sarà fatto dalle autorità all'uopo delegate dall'ufficio di stato maggiore della Regia marina, che rilascerà apposito certificato, e potrà, per quanto riguarda la portata dei picchi, assumere i risultati ottenuti dal Registro italiano navale.

PARTE V.

ACCERTAMENTI E PROVE.

CAPO I.

DISPOSIZIONI PRELIMINARI.

Art. 79.

L'ufficio di vigilanza, a mezzo dei suoi delegati, interviene a tutti gli accertamenti ed a tutte le prove di cui tratta la presente parte V, salvo quelli di cui al Capo II.

I verbali degli accertamenti e delle prove saranno compilati in contradditorio fra il delegato dell'ufficio di vigilanza e il costruttore od il proprietario, a seconda dei casi.

CAPO II.

VOLUME GLOBALE INTERNO DELLA NAVE.

Art. 80.

Il volume globale interno della nave, che dovrà essere determinato da un ingegnere navale delegato dal Registro italiano navale, si compone dei volumi seguenti misurati in metri cubi:

1) volume fuori ossatura e fino all'orlo superiore dei bagli del ponte superiore continuo da prora a poppa e da murata a murata. In questo volume non sono compresi i volumi entro ringrossi e quello dei bracci portaelica, del timone, delle alette di rollio, delle chiglie massicce, dei bottazzi e simili.

Nel caso che il ponte superiore sia rialzato in parte, si sostituirà al ponte superiore reale un ponte convenzionale, prolungando la parte bassa di detto ponte parallelamente alla parte rialzata. Il volume soprastante a questo ponte convenzionale sarà considerato come una soprastruttura.

Nel caso di costole scannellate le larghezze fuori ossatura delle costole stesse si riferiranno a costole convenzionali non scannellate, ottenute avviando fra loro le parti rientrate;

2) volume delle soprastrutture estendentisi da murata a murata e dei mezzi casseri. Questi volumi saranno misurati fuori ossatura e fuori montanti, dall'orlo superiore dei bagli del ponte sottostante all'orlo superiore dei bagli del ponte soprastante;

3) volume delle altre soprastrutture, sia metalliche che di legno, e cioè: tughe, casette, cofani, verande a vetrata, dalla superficie inferiore del fasciame del ponte sottostante reale o convenzionale alla superficie inferiore del fasciame del ponte soprastante reale o convenzionale e dentro i fasciami laterali reali o convenzionali.

Saranno considerati come soprastrutture di quest'ultimo tipo i boccaporti da carico, i cofani isolati per caldaie e per macchine, gli osteriggi, i tambucci e le garitte.

Non si faranno detrazioni per eventuali rivestimenti interni.

Non sono compresi nel volume globale interno le trombe a vento non contenute in altre soprastrutture, gli alberi, le colonne di carico, i fumaiuoli, salvo gli spazi chiusi interni ai fumaiuoli, i boccaportelli e gli oggetti di allestimento ed armamento marinaresco.

Nel volume globale interno sono compresi anche i volumi degli spazi che sono considerati aperti secondo le vigenti regole sulla stazzatura delle navi, purchè da sopraluogo a bordo risulti che le strutture stesse sono solide e resistenti al mare e che, pur esistendo in esse aperture senza mezzi di chiusura permanenti, sono predisposti mezzi di chiusura occasionali, efficienti alla protezione del carico dall'acqua di mare e dalle intemperie, quali, per esempio, le così dette porte di Amsterdam, le chiusure in legno formate con tavole da sistemarsi una sopra all'altra in appositi ferri a canale disposti in corrispondenza delle aperture, e simili.

Art. 81.

Per la determinazione del volume globale interno delle navi di stazza lorda di oltre 100 tonnellate il costruttore fornirà i seguenti disegni su tela lucida:

a) il verticale del piano di costruzione delineato fino all'orlo superiore dei bagli del ponte superiore come detto al n. 1) dell'art. 80;

b) i disegni delle soprastrutture di cui ai nn. 2) e 3) del medesimo art. 80 e che concorrono alla composizione del volume globale interno delineati al loro contorno geometrico.

I detti disegni saranno datati e firmati dal costruttore e controfirmati dal responsabile tecnico della costruzione a garanzia della loro autenticità.

Il delegato del Registro italiano navale incaricato della determinazione del volume globale interno eseguirà tutti quei controlli e quelle misurazioni a bordo che riterrà necessarie per assicurarsi della esattezza dei dati contenuti nei disegni e controfirmerà i medesimi.

Il costruttore dovrà fornire tutti gli elementi e dare tutte le agevolazioni che il predetto delegato riterrà necessarie o utili per l'adempimento del suo compito.

La parte della nave compresa tra le zone di prora e di poppa sarà divisa in almeno 12 intervalli, ed in altri intervalli più piccoli, pure uguali, saranno divise le anzidette zone. Il tutto nel numero e nelle posizioni che il delegato del Registro italiano navale riterrà più convenienti.

Le aree di tutte le ordinate saranno determinate col planimetro e i risultati messi in diagramma per controllo.

Il volume della parte centrale della nave sarà determinato col metodo di Simpson.

Il volume delle parti estreme sarà determinato col metodo stesso o con metodo planimetrico, quando la scala lo permetta.

Il volume delle soprastrutture sarà calcolato in modo analogo, e cioè, o con il metodo di Simpson o con il metodo planimetrico, integrando un numero conveniente di sezioni planimetrate o calcolate col metodo di Simpson, ovvero, ove si possa con sufficiente esattezza, col prodotto di tre dimensioni.

Le misure da introdurre nei calcoli saranno, ove occorra, prese a bordo.

Tutti i calcoli saranno esposti, in modo che risulti chiaramente il procedimento seguito, in un documento che sarà firmato dal delegato del Registro italiano navale.

Art. 82.

Il volume globale interno per le navi di stazza lorda uguale o inferiore a 100 tonnellate sarà ottenuto facendo il prodotto della lunghezza massima interna entro fasciame per la larghezza massima interna entro fasciame per la profondità massima interna entro fasciame.

Il prodotto si moltiplicherà per il coefficiente 0,75.

Per le soprastrutture si procederà come per le navi di stazza lorda superiore a 100 tonnellate.

Art. 83.

Gli strumenti di misura da impiegare nella determinazione del volume globale interno (metro, rotella, doppio decimetro, planimetro, piano di posa del planimetro) dovranno essere di precisione e saranno accuratamente controllati.

Ogni planimetrazione sarà ripetuta almeno due volte.

Le scale per il verticale e per i disegni forniti dal costruttore non saranno inferiori a:

1/25 per navi di lunghezza di costruzione fino a 50 metri;

1/50 per navi di lunghezza di costruzione fino a 200 metri;

1/100 per navi di lunghezza di costruzione oltre i 200 metri.

L'approssimazione dei calcoli sarà estesa fino alla seconda cifra decimale.

Il risultato finale del computo verrà arrotondato al metro cubo.

Art. 84.

Per i casi non previsti nel presente regolamento, il Registro italiano navale farà quesito al ministero delle comunicazioni, che deciderà insindacabilmente.

CAPO III.

POTENZA E CONSUMO DI COMBUSTIBILE DEGLI APPARATI MOTORI.

SEZIONE I. — *Generalità.*

Art. 85.

La potenza di un apparato motore si riferisce ai cavalli trasmessi dalle motrici alle linee d'asse per gli organi di propulsione in una prova in mare eseguita nelle condizioni espresse nella presente parte V. Essa si esprime in cavalli-asse ed è la somma delle potenze trasmesse dalle singole motrici sistemate su assi motori indipendenti.

La prova deve essere eseguita sotto il controllo del delegato dell'ufficio di vigilanza e di essa deve essere redatto verbale.

Per gli apparati motori con motrici principali a vapore a stantuffo e con distribuzione a cassetto e ad eccentrico, la potenza in cavalli-asse si ricava dalla potenza indicata rilevata mediante i diagrammi con indicatore e moltiplicando quest'ultima per 0,87, se si tratta di motrici con pompe d'aria, di sentina e di alimento azionate dalle motrici stesse. Se le motrici principali azionino la sola pompa di sentina e non azionino alcun'altra pompa, la potenza indicata dovrà essere moltiplicata per 0,90.

Nel caso di motrici con distribuzione a valvole comandate da camme, i coefficienti sopradetti verranno aumentati di 0,02.

Per gli apparati motori a turbine la potenza in cavalli-asse si ricava mediante la lettura di torsiometri applicati sugli assi motori.

Per gli apparati motori a combustione interna la potenza in cavalli-asse si ricava partendo dai risultati di consumo di una prova al banco, eseguita in officina prima del montamento a bordo.

Il consumo di combustibile si esprime in grammi per cavallo-asse-ora.

Agli effetti dell'undicesimo comma, lettere *a*), *b*) e *c*), dell'art. 2 della legge, detto consumo sarà quello che corrisponde al regime più economico di andamento e cioè:

1) nel caso di apparati motori a vapore, il consumo effettivamente riscontrato nella prova in mare, ovvero, se richiesto dagli interessati, il consumo risultante in una prova sussidiaria della durata di almeno tre ore al regime ritenuto dagli interessati il più economico nei riguardi del consumo stesso;

2) nel caso di apparati motori a combustione interna, il consumo minimo risultante dal diagramma dei consumi tracciato con i rilevamenti fatti nella prova al banco.

Il consumo di combustibile di un apparato motore è quello occorso per il funzionamento sia delle motrici principali che dei meccanismi ausiliari a movimento indipendente, che debbono essere in moto durante la prova in mare per il regolare funzionamento dell'apparato motore, tenendo conto, per questi ultimi, del solo consumo che è da ascriversi al servizio dell'apparato motore.

Qualora parte dell'energia meccanica o termica pertinente all'apparato motore fosse di fatto utilizzata, durante la prova, per servizi estranei all'apparato motore, si farà una riduzione sul consumo risultato alla prova eguale al consumo che sarebbe necessario per realizzare la potenza corrispondente alla detta parte di energia termica, assumendo per il calcolo un consumo unitario eguale a quello determinato per l'apparato motore prima della correzione.

Qualora, in avvenire, dovessero entrare in servizio nuovi tipi di apparati motori, saranno stabilite, con decreto del Ministro per le comunicazioni, le modalità delle prove per la determinazione della potenza in cavalli-asse di detti motori e per la determinazione del consumo di combustibile. Altrettanto sarà fatto ove fossero portate modifiche tali ai tipi attuali da richiedere, a giudizio del Ministro per le comunicazioni, altre modalità.

I consumi di combustibile considerati al comma undicesimo dell'art. 2 della legge sono riferiti:

a) a nafta o ad olio pesante della densità, a 15° centigradi, di 0,890; per nafta od olio pesante di densità diverse i consumi indicati in detto articolo devono essere variati nella misura del rapporto fra la densità di questi combustibili a 15° centigradi e 0,890;

b) a litantrace primario commerciale preparato in contraddittorio con il delegato dell'ufficio di vigilanza.

Il funzionamento di un apparato motore in regime di prova deve, a giudizio dell'ufficio di vigilanza, essere contenuto entro i limiti di sicurezza definiti nello studio del progetto, tenuto conto che nel regime anzidetto l'apparato motore è, normalmente, soggetto ad un sopraccarico.

In modo particolare, il regime di potenza e di rotazione durante la prova in mare dovrà essere tale che il sopraccarico derivante alla linea dell'asse e all'asse a manovella non superi del 20 % il carico normale massimo di progetto.

Dovrà, altresì, essere evitato che, all'andatura corrispondente alle prove in mare, il motore venga a trovarsi a funzionare in campi di vibrazioni torsionali pericolose.

L'indicazione della potenza sarà arrotondata al cavallo-asse. L'indicazione del consumo di combustibile sarà arrotondata al grammo.

SEZIONE II. — *Misurazione della potenza e del consumo degli apparati motori a vapore.*

Art. 86.

La prova degli apparati motori a vapore deve essere eseguita con pressione del vapore al manometro sulla presa di vapore delle caldaie non superiore a quella fissata dal Registro italiano navale; la pressione risulterà dall'apposito diagramma del manometro autoregistratore, che dovrà essere provveduto e fatto sistemare a bordo a cura dell'ufficio di vigilanza.

L'andamento della combustione deve essere, inoltre, contenuto nei limiti fissati al numero 1) del decimo comma dell'art. 2 della legge.

La misura del combustibile consumato sarà eseguita per tutta la durata della prova.

Qualora, durante la prova, il vapore prodotto dalle caldaie principali, oltre che azionare le motrici principali e gli apparecchi ausiliari dell'apparato motore, fosse impiegato anche per servizi ausiliari di bordo, dovrà essere determinato o stimato il quantitativo di combustibile che, in conseguenza, non serve per l'apparato motore. Tale consumo sarà dedotto dal consumo di combustibile determinato durante la prova.

In questa determinazione il delegato dell'ufficio di vigilanza seguirà il procedimento che stimerà più conveniente, facendone cenno nel verbale della prova.

Il consumo di vapore per servizi ausiliari di bordo dovrà essere ridotto al minimo indispensabile e mantenuto praticamente costante durante tutto il periodo di prova.

Art. 87.

Le modalità da seguirsi nella determinazione del consumo degli apparati motori a vapore sono, a seconda della natura del combustibile, le seguenti:

a) *Carbone.*

Durante il periodo di preparazione dell'apparato motore al suo andamento di prova e durante le interruzioni, il carbone sarà prelevato dai depositi ordinari; ma, durante la prova, si adopererà carbone preventivamente pesato in contraddittorio con il delegato dell'ufficio di vigilanza e raccolto o in sacchi numerati e sigillati o in carbonili chiusi e sigillati. Terminata la prova, salvo le eventuali interruzioni, si determinerà il consumo dalla differenza di peso del carbone in sacchi o di quello contenuto nei carbonili anzidetti, prima e dopo la prova. Durante i periodi per i quali la prova è interrotta, il delegato dell'ufficio di vigilanza dovrà curare che l'eventuale rifornimento del forno, per mantenere la grossezza prestabilita dello strato di combustibile sui graticolati, avvenga con carbone prelevato dai depositi ordinari.

Al termine della prova il delegato dell'ufficio di vigilanza si assicurerà, inoltre, che le condizioni dei generatori di vapore, per quanto riguarda l'altezza dell'acqua in caldaia, la rimanenza di carbone sul pagliuolo e la pressione del vapore, siano quelle stesse accertate al principio della prova. Sarà anche verificato che sia rimasta costante la grossezza dello strato di combustibile sul grigliato.

Non sarà concesso alcun abbuono per sfrido del carbone in sacchi od altrimenti.

b) *Combustibile liquido.*

Le sistemazioni di presa dai depositi e di spinta ai bruciatori del combustibile liquido nei generatori di vapore dovranno consentire che, con semplice e rapida manovra, si abbia l'aspirazione del combustibile o dai depositi ordinari o dalla cassa nella quale sarà contenuto il combustibile da adoperare durante la prova.

Questa cassa sarà tarata volumetricamente in contraddittorio con il delegato dell'ufficio di vigilanza e dovrà avere una capacità tale da erogare combustibile per la durata completa della prova.

Durante il periodo di preparazione dell'apparato motore al suo andamento di prova, il combustibile sarà prelevato dai depositi ordinari ed al momento dell'inizio della prova l'aspirazione delle pompe di spinta sarà collegata con la cassa tarata. Durante i periodi, per i quali la prova è interrotta, l'aspirazione del combustibile sarà fatta dai depositi ordinari.

Terminata la prova, il consumo sarà determinato dalla differenza dei livelli nella cassa tarata. Durante la prova sarà misurata la temperatura media del combustibile contenuto nella cassa, così da poter stabilire la densità del combustibile adoperato.

Art. 88.

Le modalità da seguirsi nella determinazione della potenza degli apparati motori a vapore sono le seguenti:

a) *Apparati motori alternativi.*

Gli indicatori per il rilievo dei diagrammi devono, a spese del costruttore, essere o tarati in contraddittorio col delegato dell'ufficio di vigilanza, o muniti di certificato di taratura eseguita presso un laboratorio autorizzato. Della taratura degli indicatori sarà fatto cenno nel verbale della prova. La taratura deve essere rinnovata a periodi non superiori a sei mesi ed ogni qualvolta l'ufficio di vigilanza lo ritenga opportuno.

Durante la prova i diagrammi saranno rilevati ogni mezz'ora contemporaneamente in tutti i cilindri della motrice. La prima serie dei rilevamenti deve essere eseguita un quarto d'ora dopo l'inizio della prova. Durante ogni serie sarà rilevato il numero dei giri per minuto n che la motrice faceva in quel momento. Questo rilevamento potrà essere fatto o con un contagiri istantaneo (tachimetro) o direttamente con un contasecondi. All'inizio ed alla fine della prova sarà fatta la lettura al contagiri continuo e quindi dedotto il numero medio di giri N durante tutta la prova.

La potenza in cavalli indicati $C.I.$ di ogni motrice, nel caso che la prova venga effettuata ai fini della determinazione del contributo di ammortamento, sarà calcolata con la formula:

$$C.I. = \frac{N^3}{12} \sum_{s=1}^{s=12} \frac{P_s}{n_s^3}$$

ove P è la potenza in cavalli indicati della motrice per ognuna delle dodici serie, da $s=1$ ad $s=12$; n è il corrispondente numero di giri rilevato durante il prelievo della serie s dei diagrammi; N ha il valore già detto.

Nel caso che la prova venga effettuata ai fini della determinazione del contributo di miglioramento, la formula da adoperarsi sarà:

$$C.I. = \frac{N^3}{6} \sum_{s=1}^{s=6} \frac{P_s}{n_s^3}$$

ove i simboli hanno il valore già detto.

La potenza P per ogni serie sarà calcolata con la formula:

$$P_s = n_s \Sigma cp$$

nella quale n_s è il numero di giri proprio della serie s di rilevamenti considerata e la sommatoria è estesa a tutti i cilindri della motrice, essendo c la costante per ogni cilindro e p la pressione media ricavata dal diagramma di indicatore per quel cilindro.

Nella formula anzidetta la costante sarà calcolata per ogni cilindro con la seguente formula:

$$c = 3{,}4907 \left(D^2 - \frac{d^2 + d_1^2}{2}\right) S$$

ove D è il diametro del cilindro, d e d_1 sono i diametri del l'asta e della controasta dello stantuffo ed S è la corsa dello stantuffo: tutto espresso in metri.

È in facoltà dell'ufficio di vigilanza di accertarsi esattamente, ed in contraddittorio con il costruttore, del diametro dei cilindri, delle aste e delle controaste e della corsa degli stantuffi. Tali rilievi saranno eseguiti durante il montamento

dell'apparato motore; qualora trattisi di navi già in esercizio, detti rilievi saranno eseguiti nei giorni precedenti alla prova.

b) *Apparati motori a turbine.*

Prima del montamento a bordo dell'apparato motore si deve procedere dal costruttore, in contraddittorio con il delegato dell'ufficio di vigilanza, alla determinazione per ogni asse e per ogni torsiometro della costante K, funzione della costante strumentale del torsiometro usato, del modulo elastico del materiale di cui l'asse è costituito e del diametro di questo.

L'asse provato sarà timbrato dal delegato dell'ufficio di vigilanza.

Della taratura sarà fatto cenno nel verbale della prova in mare.

Durante la prova la lettura δ del torsiometro sarà fatta ogni mezz'ora; la prima lettura un quarto d'ora dopo l'inizio della prova. Durante ogni lettura sarà rilevato il numero dei giri per minuto n che la linea d'asse faceva in quel momento. Questo rilevamento sarà fatto con un contagiri istantaneo (tachimetro) o direttamente con un contasecondi.

All'inizio ed alla fine della prova sarà fatta la lettura al contagiri continuo e quindi ricavato il numero medio N di giri eseguiti durante la prova.

La potenza in cavalli-asse $C.A.$ per ogni motrice sarà calcolata con le formule:

$$C.A. = \frac{N^3}{12} \sum_{s=1}^{s=12} \frac{P_s}{n_s^3}$$

ovvero

$$C.A. = \frac{N^3}{6} \sum_{s=1}^{s=6} \frac{P_s}{n_s^3}$$

a seconda che si tratti, rispettivamente, di apparato motore di nave che concorre al contributo di ammortamento o di apparato motore di nave che concorre al contributo di miglioramento.

In queste formule: P è la potenza in cavalli-asse sviluppata dalla motrice in corrispondenza di ognuno dei rilevamenti; n è il corrispondente numero dei giri determinato durante il rilevamento s; N ha il valore già detto.

La potenza per ogni rilevamento s sarà calcolata con la formula:

$$P_s = K \, \delta_s \, n_s$$

nella quale n_s è il numero dei giri proprio del rilevamento considerato; K è la costante del complesso asse torsiometro e δ_s è la lettura del torsiometro corrispondente a quel rilevamento.

Il grado di combustione di cui al numero 1) del decimo comma dell'art. 2 della legge sarà determinato con le misurazioni del combustibile fatte durante il periodo di prova riferito alla superficie di riscaldamento come definita all'art. 98.

Del grado di combustione determinato in tal modo sarà fatto cenno nel verbale di prova.

SEZIONE III. — *Misurazione della potenza e del consumo degli apparati motori a combustione interna.*

Art. 89.

La prova al banco degli apparati motori a combustione interna di cui all'art. 85, sesto comma, deve essere eseguita sotto il controllo del delegato dell'ufficio di vigilanza e di essa va redatto verbale da allegare al verbale della prova in mare.

Nella prova al banco saranno adottate sistemazioni analoghe, possibilmente, a quelle che si avranno a bordo, sia per quanto riguarda i macchinari ausiliari che devono essere in moto per il funzionamento del motore principale, sia per quanto riguarda lo scarico dei gas del motore dopo la combustione.

Il combustibile da impiegare nella prova dovrà essere pressochè uguale a quello che sarà adoperato nella prova in mare, specialmente nelle caratteristiche seguenti: densità a 15° centigradi e potere calorifico superiore. Tali caratteristiche risulteranno da analisi eseguita in contraddittorio con il delegato dell'ufficio di vigilanza o da certificato rilasciato da un ufficio di analisi riconosciuto.

Nei motori che hanno apparecchi ausiliari a movimento indipendente, il consumo di questi apparecchi in moto durante la prova al banco va aggiunto al consumo per il funzionamento del motore principale. Se detti apparecchi ausiliari a movimento indipendente sono mossi da motori a combustione, questi ultimi saranno fatti alimentare, possibilmente, dalla stessa cassa tarata che dà il combustibile al motore principale. Qualora, invece, detti apparecchi non siano azionati da motori a combustione, si faranno i rilievi dei dati di funzionamento per dedurne il consumo di combustibile corrispondente da aggiungere al consumo dell'apparato motore principale ed eventualmente all'altro dei meccanismi ausiliari mossi da motore a combustione. Dei rilievi e dei calcoli eseguiti si farà cenno nel verbale di prova.

Analogamente e unicamente agli effetti dell'undicesimo comma, lettera c), dell'art. 2 della legge, si farà il conteggio previsto dall'art. 85 per la deduzione dal consumo del motore principale del consumo corrispondente agli ausiliari di scafo eventualmente azionati dal motore principale o all'energia termica eventualmente utilizzata.

Quando nella prova al banco non sia possibile installare le caldaie per l'utilizzazione dei gas di scarico eventualmente previste nella sistemazione di bordo, il conteggio relativo si farà in base ai risultati delle prove a bordo ed in conseguenza dovrà essere fatta opportuna riserva nel verbale delle prove al banco.

Per il controllo del consumo di combustibile si adopereranno casse di rifornimento preventivamente tarate in contraddittorio col delegato dell'ufficio di vigilanza, ovvero casse disposte sopra il piatto di una bilancia.

Per il controllo della potenza si adopererà un freno dinamometrico, il quale dovrà essere preventivamente tarato in contraddittorio con il delegato dell'ufficio di vigilanza.

Delle suddette operazioni di taratura dovrà essere fatto cenno nel verbale della prova al banco.

Durante la prova al banco si faranno pure accertamenti sull'andamento e sull'entità della lubrificazione interna e si misurerà il relativo consumo complessivo di olio lubrificante.

Del consumo di olio lubrificante si farà cenno nel verbale di prova.

Durante la prova al banco la combustione dovrà essere perfetta ed i gas di scarico dovranno essere praticamente incolori.

Nel verbale sarà indicata la quota sul livello del mare del banco di prova sul quale è stata eseguita la prova stessa.

L'ufficio di vigilanza dovrà verificare l'esattezza di tale quota, ricorrendo, ove del caso, agli uffici competenti.

Infine, quando ciò sia possibile a giudizio dell'ufficio di vigilanza ed al solo scopo di controllare il buon funzionamento del motore, per ogni prova e per ogni cilindro si rileveranno i diagrammi con gli indicatori. Tali diagrammi saranno allegati al verbale della prova al banco.

Sarà in ogni caso obbligatorio il rilevamento della pressione massima.

Nel caso di motori uguali di serie, costruiti, cioè, sullo stesso disegno e con gli stessi modelli, le prove al banco fatte per uno potranno, su richiesta degli interessati, valere per tutti, sempre che, a giudizio dell'ufficio di vigilanza, non vi siano motivi per ritenere che, per diversità di costruzione o di materiali o per qualsiasi altra causa, il funzionamento dei motori non sia praticamente identico.

Art. 90.

Nel caso di navi concorrenti al contributo di ammortamento, il motore sarà fatto marciare, nella prova al banco, a tre diversi andamenti di velocità con potenze determinate a scelta del costruttore.

Questa prova avrà la durata complessiva di sei ore, cioè di un'ora con il primo andamento, di un'ora con il secondo e di quattro ore con quello alla massima potenza.

In ciascuno degli andamenti suddetti si rileveranno il numero dei giri al minuto primo, la potenza sviluppata ed il consumo di combustibile.

Il numero dei giri sarà calcolato partendo dalle letture iniziali e finali del contagiri continuo, di cui ogni motore deve essere fornito.

La potenza sviluppata sarà calcolata partendo dalle caratteristiche del freno e dal peso ad esso applicato.

Il consumo, in peso, del combustibile sarà calcolato partendo dalla differenza di livello del medesimo nella cassa tarata di rifornimento, tenendo conto della densità e della temperatura, ovvero per pesatura diretta sulla bilancia.

Saranno, quindi, tracciate due curve nelle quali, per ognuna delle tre velocità costanti di marcia del motore, saranno riportati in ascissa il numero dei giri ed in ordinata la potenza misurata al freno ed il consumo totale orario di combustibile.

Il grafico formato dalle due curve tracciate come sopra è detto sarà allegato al verbale della prova al banco e formerà il diagramma della prova al banco.

Da questo diagramma si ricaverà, secondo le norme dell'art. 85, il consumo più economico dell'apparato motore da valere agli effetti della lettera *c*) dell'undicesimo comma dell'art. 2 della legge.

Art. 91.

Nel caso di navi concorrenti al contributo di miglioramento la prova al banco dell'apparato motore sarà costituita dal complesso di tre prove, ciascuna di durata non inferiore a 100 minuti primi, eseguite senza interruzione una di seguito all'altra.

In ciascuna di queste prove il motore verrà fatto marciare ad una velocità diversa e per ogni velocità a potenza variabile a scelta del costruttore, in modo da ricavare, in definitiva, tre curve di potenza, ciascuna a velocità differente dalle altre.

La terza prova sarà seguita, senza interruzione, da un successivo periodo di funzionamento di tanti minuti primi, alle condizioni di andamento a tutta forza, quanti occorrono per completare le quattro ore previste dalla legge.

Durante le tre prove, essendo costante il numero dei giri, sarà variato il carico al freno, così da rilevare sviluppi di potenza in corrispondenza del solo consumo di combustibile.

Il numero dei giri corrispondente a ciascuna prova sarà calcolato partendo dalle letture iniziali e finali del contagiri continuo, di cui ogni motore deve essere fornito.

La potenza sviluppata sarà calcolata partendo dalle caratteristiche del freno e dal peso applicato ad esso.

Il consumo, in peso, del combustibile sarà calcolato partendo dalla differenza di livello del medesimo nella cassa tarata, tenendo conto della densità e della temperatura, ovvero per pesatura diretta sulla bilancia.

Per ogni andatura del motore sarà tracciata la curva corrispondente.

Il grafico formato dalle tre curve tracciate come sopra è detto sarà allegato al verbale della prova al banco e costituirà il diagramma di detta prova.

Da questo diagramma si ricaverà, secondo le norme dell'art. 85, il consumo più economico dell'apparato motore da valere agli effetti della lettera *c*) dell'undicesimo comma dell'art. 2 della legge.

Art. 92.

Per la prova in mare le navi saranno dotate di una o più casse di rifornimento del combustibile debitamente tarate volumetricamente prima della prova in contraddittorio con il delegato dell'ufficio di vigilanza. Dalle casse tarate sarà prelevato il combustibile per i soli motori principali.

I macchinari ausiliari azionati da motori indipendenti dovranno funzionare al regime corrispondente a quello della prova al banco.

Negli apparati motori a due assi indipendenti il consumo rilevato nel complesso delle motrici va diviso fra queste proporzionalmente al numero di giri rilevato per ciascuna motrice.

Negli apparati motori a tre o quattro assi indipendenti dovranno essere usate due casse tarate per i rilevamenti dei consumi: una per la coppia di motrici simmetriche e l'altra per l'altra coppia di motrici o per la motrice del terzo asse.

Anche in questo caso, ove occorra, sarà suddiviso il consumo proporzionalmente al numero di giri di ciascuna motrice.

Durante la prova in mare la combustione dovrà essere perfetta; i gas di scarico dovranno essere praticamente incolori.

Si accerterà, inoltre, che il consumo di lubrificante sia praticamente uguale a quello riscontrato nella prova al banco ad uguale andatura.

Nella prova in mare il numero dei giri della motrice non dovrà in ogni caso superare quello massimo raggiunto nella prova al banco.

All'inizio ed alla fine della prova si rileverà il numero di giri al contagiri continuo di cui dovrà essere munita la motrice e si leggeranno i livelli della cassa del combustibile che eroga il combustibile liquido per la sola motrice; si rileverà, inoltre, la temperatura media della nafta durante l'erogazione.

Si determineranno, in tal modo, il numero medio di giri N ottenuto durante la prova ed il corrispondente consumo di combustibile.

A questo consumo si aggiungerà quello medio orario relativo al funzionamento dei macchinari ausiliari assunto per la prova al freno a un andamento corrispondente e si avrà il consumo totale orario medio C di combustibile durante la prova in mare.

In un apparato motore a più motrici si determinerà, con le norme sopra esposte, il consumo C per ogni motrice.

Quando sia giudicato possibile dal delegato dell'ufficio di vigilanza, si rileverà, durante la prova in mare, al solo scopo di controllare il buon funzionamento dell'apparato motore, con indicatori uguali a quelli che hanno servito nella prova al banco, un diagramma per ogni cilindro. Sarà in ogni caso obbligatorio il rilevamento della pressione massima. Tali diagrammi saranno allegati al verbale della prova in mare.

Art. 93.

Nel caso di navi concorrenti al contributo di ammortamento, la prova in mare dell'apparato motore avrà la durata di ore sei durante le quali non sarà ammessa alcuna variazione dell'andatura dell'apparato motore.

La potenza sviluppata dall'apparato motore sarà quella che, indipendentemente dal numero dei giri, si rileverà dal diagramma della prova al banco per il consumo totale orario di combustibile C determinato come sopra è detto.

Art. 94.

Nel caso di navi concorrenti al contributo di miglioramento, la prova in mare dell'apparato motore avrà la durata di ore tre, durante le quali non sarà ammessa alcuna variazione dell'andatura dell'apparato motore.

La potenza sarà ricavata come segue.

In corrispondenza del numero di giri medio N mantenuto per tutta la prova dalla motrice si traccerà sul diagramma della prova al banco una curva interpolata fra quelle ottenute in detta prova.

Il valore dell'ordinata del punto della curva interpolata in corrispondenza dell'ascissa C, valore del consumo totale orario di combustibile, dà la potenza sviluppata durante le tre ore di prova per la motrice considerata.

CAPO IV.

PROVA IN MARE PER LA DETERMINAZIONE DELLA VELOCITÀ DELLE NAVI E DELLA POTENZA DEGLI APPARATI MOTORI.

SEZIONE I. — *Navi che concorrono al contributo di ammortamento.*

Art. 95.

La velocità della nave, di cui all'art. 2 della legge, è accertata in una prova in mare della durata di ore sei continuative, eseguita con calma di vento e di mare e sotto il controllo del delegato dell'ufficio di vigilanza.

La velocità della nave misurata durante la prova sarà la media delle velocità medie effettive risultanti da coppie di corse eseguite sopra una base misurata.

Essa sarà data in miglia all'ora; le cifre si arrotonderanno al centesimo di miglio.

Le basi da utilizzare per tali misure sono quelle che figurano nel più recente fascicolo « basi misurate » dell'Istituto idrografico della Regia marina.

Il dislocamento della nave all'inizio della prova sarà quello corrispondente alla linea regolamentare del bordo libero estivo diminuito della metà della portata lorda.

Per portata lorda dovrà intendersi la differenza fra il dislocamento della nave a pieno carico alla immersione massima consentita dal bordo libero regolamentare estivo ed il dislocamento della nave stessa completamente scarica, però con eventuale zavorra fissa, con caldaie, ove esistano, al livello normale, con acqua nei condensatori, con le tubolature di servizio pronte al funzionamento, con l'equipaggio al completo, ma senza viveri, e con i corredi e le dotazioni fisse del proprietario. Il bordo libero regolamentare estivo dovrà risultare da apposito certificato da rilasciarsi dal Registro italiano navale.

Le anzidette condizioni di carico saranno accertate, prima della prova, mediante la scala di solidità della carena, che il costruttore avrà tracciata e sottoposta all'approvazione del Registro suddetto, e mediante la scala delle immersioni segnata sulla carena sotto il controllo dell'istituto medesimo. Questo dovrà rilasciare dichiarazione che attesti la esattezza dei documenti e delle operazioni eseguite, da allegare ai documenti di liquidazione.

E' esclusa, in generale, la facoltà di eseguire la prova in condizioni di dislocamento diverse da quelle sopra indicate ed apportare correzioni alla velocità determinata nella prova per riportarla a quella corrispondente al dislocamento regolamentare.

Tuttavia, quando, anche riempiendo di acqua i doppi fondi, le cisterne o altri locali che possono contenere pesi liquidi, il proprietario si trovi in difficoltà a portare la nave al dislocamento prescritto, sarà in sua facoltà chiedere una deroga alle norme dettate dal presente articolo circa il valore del dislocamento che la nave deve avere all'inizio della prova in mare.

La domanda, redatta sulla prescritta carta bollata, dovrà essere diretta al ministero delle comunicazioni e dovrà contenere i dati e gli elementi giustificativi della richiesta, specie, fra questi ultimi, la dimostrazione che risulterebbe gravoso per il proprietario porre la nave, con impiego di carico solido, nelle condizioni di dislocamento volute.

La capitaneria di porto, alla quale la domanda deve essere presentata, nel trasmetterla al ministero, esprimerà il suo parere circa le ragioni esposte per ottenere la deroga.

La domanda dovrà, inoltre, dare indicazioni sul dislocamento e sull'assetto della nave che il proprietario stima realizzabili al momento della prova.

Il Ministro per le comunicazioni, sentita, caso per caso, la Vasca nazionale per le esperienze di architettura navale, stabilirà se con il carico e l'assetto indicati sia ammissibile la deroga ed in tal caso determinerà, a suo insindacabile giudizio, e tenendo altresì conto della possibilità di sviluppo di potenze diverse a diversi dislocamenti, la correzione da portarsi alla velocità misurata alle prove per fissare la velocità da assumere come corrispondente al dislocamento regolamentare ai fini della legge.

La prova in mare dovrà eseguirsi prima dell'entrata della nave in servizio; tuttavia, per giustificati motivi, il ministero delle comunicazioni potrà consentire che la prova abbia luogo posteriormente a tale data, ma sempre entro un termine compatibile con la disposizione dell'art. 13 della legge.

Prima dell'esecuzione della prova il proprietario ha facoltà di far pulire e dipingere la carena.

Il numero delle doppie corse sulla base misurata durante le sei ore di prova sarà il massimo compatibile con la lunghezza della base prescelta e col tempo strettamente necessario per compiere le girate con ampiezza sufficiente per consentire alla nave di avere raggiunto la piena velocità nell'istante di entrata in base ad ogni corsa.

I risultati da introdurre nel calcolo per l'accertamento della velocità media devono essere quelli risultanti dai rilevamenti fatti, senza ammettere correzioni di sorta per difficoltà di mantenere la rotta o per deficienza di fondali o per sopraggiunte avverse condizioni meteorologiche.

Qualora, durante la prova, dovessero sopravvenire cambiamenti nelle condizioni meteorologiche, la prova stessa, a giudizio insindacabile del delegato dell'ufficio di vigilanza, potrà essere sospesa.

In tal caso ed in tutti gli altri casi in cui, per un motivo qualsiasi, fosse necessario sospendere la prova, questa dovrà essere ripetuta per intero.

E', tuttavia, lasciata facoltà al delegato dell'ufficio di vigilanza di consentire eccezioni a quanto sopra detto, quando, e per la breve durata dell'interruzione, non superiore, ad ogni modo, a mezz'ora, e per la natura delle cause che hanno

provocato l'interruzione, la prova possa essere ritenuta conclusiva nei risultati ottenuti agli effetti delle disposizioni legislative e regolamentari, per i quali essa è stata eseguita. Delle circostanze che si sono verificate nell'esecuzione della prova nelle suddette condizioni deve essere fatto cenno nel verbale.

Durante la prova non sarà permessa alcuna variazione di andatura dell'apparato motore.

La eventuale pulizia dei forni delle navi con apparato motore a carbone dovrà essere fatta mentre si percorrono le basi.

I rilievi della potenza e del consumo di combustibile saranno eseguiti durante tutte le sei ore di prova, seguendo le norme di cui agli articoli precedenti.

Sezione II. — *Navi che concorrono al contributo di miglioramento.*

Art. 96.

La potenza e il consumo del combustibile di un apparato motore di cui all'art. 7 della legge sono accertate in una prova in mare della durata ininterrotta di tre ore. Per gli apparati motori a vapore si seguono le norme contenute negli articoli 86, 87 e 88; per gli apparati motori a combustione interna si seguono le norme contenute negli articoli 92 e 94.

L'assetto della nave sarà tale che l'apparato motore possa sviluppare la potenza dichiarata.

Durante la prova non è permessa alcuna variazione di andatura delle macchine. Essa deve essere eseguita con calma di vento e di mare e, qualora il delegato dell'ufficio di vigilanza lo giudichi necessario, il percorso della nave, durante la prova, dovrà farsi nei due sensi.

Nel caso in cui, durante detta prova, si manifestassero inconvenienti a cagione dei quali essa dovesse essere sospesa per più di mezz'ora, il periodo di tre ore deve computarsi dal momento della ripresa della prova stessa. Se l'interruzione ha durata inferiore a mezz'ora, il periodo di prova sarà aumentato per quanto tempo è durata l'interruzione.

Se, però, il delegato dell'ufficio di vigilanza constati che le cause che hanno provocato l'interruzione, per quanto momentaneamente eliminate, sono tali da lasciare dubbio sul perfetto funzionamento dell'apparato motore, sospenderà la prova, la quale sarà ripetuta per intero quando la ditta costruttrice avrà dichiarato di avere eliminato completamente le cause che hanno dato origine al mancato funzionamento dell'apparato motore.

Qualora l'apparato motore fosse destinato a nave da carico per la quale non vi fosse l'opportunità, al momento della prova, di realizzare le condizioni di assetto che permettano all'apparato motore di sviluppare la potenza dichiarata, si provvederà alla prova nelle migliori condizioni di assetto possibili ed in base a tale prova si farà la liquidazione del contributo.

Resta in facoltà dell'interessato di chiedere, all'atto della firma del verbale della prova eseguita, che, entro un termine compatibile con le disposizioni dell'art. 13 della legge, si proceda, a sue spese, ad una prova supplementare nelle condizioni di assetto più favorevoli per sviluppare tutta la potenza dichiarata dell'apparato motore e per poter liquidare il corrispondente contributo suppletivo nei limiti dell'impegno assunto in base alla dichiarazione di costruzione.

Sezione III. — *Determinazione dei valori della velocità, della potenza e del consumo di combustibile da assumere per il calcolo dei contributi di ammortamento e di miglioramento.*

Art. 97.

Dalle misurazioni della velocità, del consumo di combustibile e della potenza eseguite secondo le norme dei precedenti articoli si deducono come segue i valori di questi stessi elementi da tenere a calcolo ai fini della determinazione dei contributi previsti dalla legge e delle limitazioni poste dalla legge stessa con gli ultimi tre comma dell'art. 2 e col terzo comma dell'art. 7.

1) Nel caso di navi concorrenti al contributo di ammortamento munite di apparato motore a vapore:

a) il consumo di combustibile per cavallo-asse-ora è quello indicato al numero 1) dell'ottavo comma dell'art. 85;

b) la potenza in cavalli-asse è quella determinata nel modo indicato all'art. 88, quando il grado della combustione, accertato nella prova in mare come è indicato nello stesso art. 88, sia uguale o inferiore a quello indicato al numero 1) del decimo comma dell'art. 2 della legge.

Se il grado di combustione accertato nella prova in mare sia risultato maggiore, la potenza, misurata come sopra è detto, sarà ridotta nella stessa proporzione che si sarà rilevato esistere tra il grado di combustione stabilito al numero 1) del decimo comma dell'art. 2 della legge e quello accertato nella prova;

c) la velocità della nave sarà quella risultata nella prova in mare di cui all'art. 95, se il grado di combustione accertato sia uguale od inferiore a quello indicato alla precedente lettera *b*).

In caso diverso sarà assunta come velocità quella V risultante dalla formula:

$$\frac{V_1^3}{V_m^3} = \frac{CA_1}{CA_m}$$

ove $C A_m$ è la potenza misurata nella prova in mare, $C A_1$ è la potenza corretta come alla precedente lettera *b*) e V_m è la velocità misurata alla prova in mare.

2) Nel caso di navi concorrenti al contributo di ammortamento munite di apparato motore a combustione interna:

a) il consumo di combustibile per cavallo-asse-ora è quello indicato al numero 2) dell'ottavo comma dell'art. 85 ed è rilevato dal diagramma formato come indicato all'articolo 90;

b) la potenza in cavalli-asse è quella determinata come indicato all'art. 93;

c) la velocità della nave è quella misurata nella prova in mare di cui all'art. 95, se la potenza determinata come è detto alla precedente lettera *b*) sia uguale od inferiore al 90% della potenza massima risultata nella prova al freno di cui all'art. 90. Tale potenza massima sarà maggiorata, per tener conto dell'altitudine della località in cui la prova al freno venne eseguita, nella misura dell'uno per cento per ogni cento metri di altezza sul livello del mare. Nel fare i calcoli si faranno arrotondamenti fino al cavallo asse.

In caso diverso sarà assunta come velocità quella V_1, risultante dalla formula:

$$\frac{V_1^3}{V_m^3} = \frac{CA_1}{CA_m}$$

ove $C A_m$ è la potenza determinata nella prova in mare, $C A_1$ è il 90 % della potenza massima al freno maggiorata come è detto sopra, e V_m è la velocità risultata dalla prova

in mare. La correzione di cui sopra sarà ammessa per potenze che siano uguali o inferiori al 94 % della potenza massima maggiorata come sopra detto.

Per potenze maggiori la prova dovrà essere ripetuta.

3) Nel caso di navi concorrenti al contributo di miglioramento munite di apparato motore a vapore:

a) il consumo di combustibile per cavallo-asse-ora è quello indicato alla lettera *a*) del precedente n. 1);

b) la potenza in cavalli-asse è quella misurata come detto all'art. 88, quando il grado di combustione accertato nella prova in mare sia uguale od inferiore a quello stabilito al numero 1) del decimo comma dell'art. 2 della legge.

Per un grado di combustione maggiore sarà assunta come potenza quella corretta come detto alla lettera *b*) del precedente numero 1), purchè la potenza misurata nella prova in mare non superi di più del 4 % quella da assumersi a sensi del primo comma del presente articolo.

In caso diverso la prova in mare dovrà essere ripetuta, riducendo il grado di combustione.

4) Nel caso di navi concorrenti al contributo di miglioramento munite di apparato motore a combustione interna:

a) il consumo di combustibile per cavallo-asse-ora è quello già detto alla lettera *a*) del precedente n. 2);

b) la potenza in cavalli-asse è quella misurata come detto alla lettera *b*) del precedente n. 2), se essa sia uguale od inferiore al 90% della potenza massima risultata nella prova al freno e maggiorata come detto alla lettera *c*) del precedente numero 2).

Si terrà ancora valevole questa potenza fino a che la potenza misurata nella prova in mare non superi il 94% di quella massima anzidetta.

In caso diverso la prova in mare dovrà essere ripetuta per contenere la potenza sviluppata entro i limiti prescritti.

Per il calcolo della riduzione da apportare al contributo di ammortamento nei casi previsti al secondo comma dell'art. 3 della legge, e solo relativamente all'impiego di apparati motori completi, si assumerà come potenza dell'apparato motore quella definita alla lettera *b*) del numero 1) ed alla lettera *b*) del numero 2) del presente articolo.

Sezione IV. — *Disposizioni comuni alle precedenti sezioni.*

Art. 98.

Agli effetti di quanto dispongono gli articoli 2 e 7 della legge, per definire gli elementi da prendere per base nella determinazione, rispettivamente, del contributo di ammortamento e del contributo di miglioramento, il costruttore dell'apparato motore è tenuto a presentare all'ufficio di vigilanza, per gli apparati motori a vapore, una formale dichiarazione da cui risulti la superficie di riscaldamento, compresi i surriscaldatori delle caldaie principali dell'apparato motore. Tale dichiarazione sarà accompagnata da disegni illustrativi firmati dal responsabile tecnico della costruzione. L'ufficio di vigilanza avrà facoltà di assicurarsi della esattezza dei dati forniti. Sarà di ciò fatto cenno nel verbale di prova.

Agli effetti di quanto disposto dal numero 1) del decimo comma dell'art. 2 della legge, la superficie di riscaldamento delle caldaie deve intendersi così formata:

a) nelle caldaie a tubi di fiamma:

la superficie interna complessiva dei tubi di fiamma e dei tubi tiranti;

la superficie delle piastre tubiere depurata dei fori per i tubi;

la superficie delle camere a fuoco;

due terzi della superficie esterna dei forni;

b) nelle caldaie a tubi d'acqua:

la superficie esterna totale dei tubi d'acqua, compresi quelli di caduta;

metà della superficie esterna dei collettori d'acqua.

Per superficie dei surriscaldatori deve intendersi quella complessiva esterna dei tubi costituenti i fasci dei surriscaldatori medesimi.

Art. 99.

Agli effetti della lettera *b*) del secondo comma dell'art. 7 della legge, il peso dei singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari), nonchè degli apparecchi ausiliari di bordo deve essere determinato, a lavorazione compiuta, nello stabilimento di costruzione, prima della sistemazione a bordo, mediante pesatura da farsi in presenza del delegato dell'ufficio di vigilanza, al quale spetta di rilasciare il certificato dei pesi parziali e totali da esso accertati.

Nel peso delle caldaie è compreso quello degli accessori, purchè nuovi, come spranghe di graticola, rubinetti misuratori, manometri, valvole di sicurezza, valvole di presa di vapore, valvole di alimentazione, ecc., nonchè il peso dei rivestimenti delle caldaie e delle casse a fumo, purchè siano nuovi.

Non va compreso nel peso di cui al presente articolo quello delle tubolature, dei condotti del fumo, dei fumaiuoli, dei grigliati, dei pagliuoli e delle scale secondo quanto disposto dall'art. 10.

Qualora fra gli apparecchi di cui sopra, destinati alla stessa nave, ve ne fossero degli identici, il peso accertato per uno di essi può valere anche per gli altri.

Non è ammessa la determinazione del peso mediante calcoli.

CAPO V.

Accertamento definitivo dei materiali impiegati nei lavori. Scarico delle bollette di temporanea importazione in franchigia.

Art. 100.

Appena ultimati i lavori ammessi a fruire del beneficio dell'importazione in franchigia, il costruttore ne darà avviso all'ufficio di vigilanza affinchè provveda all'accertamento definitivo dei materiali che agli effetti della legge debbono essere considerati come stati necessari alla lavorazione.

Ove l'avviso non fosse dato in tempo debito, l'ufficio di vigilanza, d'accordo con la dogana, stabilisce un termine per l'esecuzione dell'accertamento definitivo, al quale concorrono, con i funzionari dell'ufficio di vigilanza, quelli della dogana.

L'accertamento definitivo dei lavori è fatto a terra e a bordo sulla scorta dei registri di cui agli articoli 63 e 64, delle bollette doganali di temporanea importazione e con quei mezzi o documenti che i delegati dell'ufficio di vigilanza, in concorso con quelli della dogana, ritengano più convenienti.

Ove richiesto dall'ufficio di vigilanza, i materiali collocati a posto non debbono essere, prima del collaudo, dipinti nè in alcun modo coperti di vernice od altro.

Sulle bollette doganali i delegati suddetti fanno annotazione di scarico delle quantità di materiali imbarcati; gli

altri documenti accennati nel presente articolo sono annullati, dopo la verifica, dai delegati stessi.

L'accertamento definitivo è fatto risultare da apposito verbale, firmato dai funzionari intervenuti, sul quale, oltre alla descrizione dei lavori, sono indicati la specie e la quantità dei materiali esteri stati necessari ai lavori stessi, con le denominazioni della tariffa doganale, il numero e la data delle bollette di temporanea importazione, i cali, i cascami ed i rottami.

Il materiale eventualmente deteriorato per difetto di lavorazione o scartato per cattiva qualità o per difetto di fusione è considerato come cascame o rottame.

Gli avanzi suscettibili di essere ancora utilizzati come il materiale da cui provengono devono considerarsi come materiale sopravanzato e non come cascami o rottami.

Per gli apparati motori, le macchine, le caldaie e gli apparecchi ausiliari, il verbale deve far cenno, inoltre, del loro collocamento a bordo.

Gli interessati che si trovino presenti hanno facoltà di assistere all'accertamento definitivo; di tale intervento dovrà farsi menzione nel verbale.

Un verbale compilato con analogo procedimento deve essere redatto, d'accordo fra l'ufficio di vigilanza e la dogana, per i materiali ammessi a compenso daziario e alla tariffa ferroviaria di esportazione, specificando, per questi ultimi, la località di provenienza. In tale verbale si deve far cenno dell'accertamento eseguito circa la produzione nazionale di detti materiali e circa la fabbricazione dei medesimi con materiali liberi da vincoli doganali.

E' superflua l'indicazione dei cascami e rottami che, a norma dell'art. 6, n. 1), non sono ammessi ai compensi.

Per i materiali nazionali, oltre che la specie, la qualità e la denominazione della tariffa doganale, deve essere indicato anche il dazio più ridotto vigente alla data della dichiarazione di costruzione, di riparazione, modificazione o trasformazione.

Qualora, in seguito ad accordi fra la dogana e l'ufficio di vigilanza, non si sia ritenuto possibile e necessario un controllo dei dati contenuti in detto verbale da parte di ambedue gli enti, sarà indicato quanto è stato controllato dall'uno e quanto dall'altro.

In particolare sarà compito specifico della dogana la indicazione dei dazi.

Art. 101.

Lo scarico delle bollette d'importazione temporanea ha luogo dopo l'entrata in esercizio per le navi e per i galleggianti e dopo il collocamento a bordo per i macchinari.

Nel caso di lavori di riparazione, modificazione e trasformazione lo scarico ha luogo dopo l'accertamento definitivo.

Per ottenere tale scarico i costruttori debbono presentare al direttore circoscrizionale della dogana un'istanza corredata dai seguenti documenti:

a) per i lavori previsti dagli articoli 1, 7 e 9 della legge:

1) un esemplare del verbale di accertamento definitivo di cui all'art. 100, sesto comma;

2) certificato dell'ufficio d'iscrizione attestante che non si verifica alcuno dei casi previsti dall'art. 10 della legge;

b) per i lavori previsti dall'art. 11 della legge, salvo i casi di cui alla successiva lettera *c*): un esemplare del verbale di accertamento definitivo di cui all'art. 100, sesto comma;

c) per gli apparati motori, le macchine, le caldaie, gli apparecchi, i materiali ed oggetti di armamento, di dotazione e di ricambio importati dall'estero, salvo il caso previsto dall'art. 54, terzo comma: certificato dell'ufficio di vigilanza comprovante il collocamento a bordo;

d) per gli apparati motori completi, le macchine, le caldaie, gli apparecchi ausiliari, i galleggianti di ferro e di acciaio destinati all'esportazione:

1) un esemplare del verbale di accertamento definitivo di cui all'art. 100, sesto comma;

2) la bolletta doganale comprovante la eseguita esportazione all'estero.

Art. 102.

In base ai documenti di cui all'art. 101 la dogana provvede allo scarico delle bollette d'importazione temporanea.

Lo scarico è effettuato sul peso del materiale estero messo a posto, compreso il calo di lavorazione. Sui cascami e rottami provenienti dal detto materiale sarà riscosso il dazio ad essi proprio nella misura vigente il giorno della introduzione, ammenochè non vengano spediti sotto vincolo doganale a ferriere autorizzate.

Art. 103.

Previo consenso del ministero per gli scambi e per le valute, ai materiali importati temporaneamente e non scaricati, ossia sopravanzati nei lavori per i quali vennero importati, deve essere dato pronto esito, sia sdoganandoli pel consumo, sia destinandoli ad altri lavori con nuove bollette di importazione temporanea, sia immettendoli in deposito doganale.

PARTE VI.

LIQUIDAZIONI

CAPO I.

DISPOSIZIONI PRELIMINARI.

Art. 104.

Per la liquidazione dei compensi daziari, dei contributi di ammortamento e relativi anticipi e dei contributi di miglioramento per i lavori di costruzione previsti dagli articoli 1, 2 e 7 della legge, i costruttori ed i proprietari debbono, per ogni dichiarazione resa, presentare, ciascuno per i benefici a cui è stato ammesso, una particolare domanda-progetto di liquidazione.

Nel caso di costruzione di nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato per conto di nazionali, qualora alla dichiarazione sia intervenuto anche il costruttore dell'apparato motore a termini dell'art. 34, secondo comma, ciascuno dei due costruttori deve presentare una propria domanda-progetto di liquidazione del compenso daziario relativo alla parte della costruzione eseguita.

Per la liquidazione dei compensi daziari per i lavori di riparazione, modificazione e trasformazione previsti dall'art. 9 della legge, i costruttori debbono, per ogni dichiarazione resa, presentare una particolare domanda-progetto di liquidazione.

Ogni domanda-progetto di liquidazione deve comprendere tutti i lavori previsti nella corrispondente dichiarazione di costruzione ovvero di riparazione, modificazione o trasformazione, salvo il caso di lavori non eseguiti o di lavori per i quali vi sia rinuncia ai relativi benefici.

Le dichiarazioni suppletive a quelle originarie si considerano, insieme con queste ultime, agli effetti del presente articolo, come unica dichiarazione.

Art. 105.

Fermo restando il disposto dell'art. 33, quinto comma, sarà ammessa, in sede di liquidazione del compenso daziario, la compensazione delle differenze, per eccesso o per difetto, eventualmente verificatesi tra l'ammontare dei singoli compensi relativi ai quantitativi dei vari materiali effettivamente impiegati nei lavori e l'ammontare dei singoli compensi relativi ai quantitativi dei vari materiali indicati nella dichiarazione originaria e nelle eventuali suppletive rese prima che sia intervenuta l'ammissione ai benefici previsti dalla legge a sensi dell'art. 33, quinto comma, sopra indicato.

Art. 106.

Le domande-progetto di liquidazione debbono essere compilate secondo i modelli all'uopo stabiliti e redatte in due esemplari, di cui uno in carta bollata.

In due esemplari, di cui uno in carta bollata, debbono anche essere compilati tutti i documenti da allegarsi alle domande-progetto di liquidazione a sensi degli articoli 107, 108, 109, 110, 111 e 112.

CAPO II.

Liquidazione dei compensi daziari e dei contributi di ammortamento e di miglioramento.

Art. 107.

Nel caso di costruzione di nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato per conto di nazionali, alle domande-progetto di liquidazione del compenso daziario da parte del costruttore, o dei costruttori qualora ricorra il caso previsto dal secondo comma dell'art. 34, e del contributo di ammortamento da parte del proprietario, debbono essere allegati i seguenti documenti:

a) certificato dell'ufficio d'iscrizione attestante la data del varo e quella dell'entrata in effettivo esercizio della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato;

b) certificato dell'ufficio d'iscrizione da cui risulti che la nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato appartiene a cittadini italiani;

c) certificato dell'ufficio d'iscrizione, se si tratta di nave mercantile, indicante i servizi cui essa è adibita;

d) copia del certificato di stazza;

e) duplicato o copia del certificato di classificazione rilasciato dal Registro italiano navale, ovvero, nel caso previsto all'art. 23, primo comma, n. 4), duplicato o copia del certificato di navigabilità;

f) certificato dell'autorità militare delegata dall'ufficio di stato maggiore della Regia marina attestante che nei riguardi degli obblighi prescritti dall'art. 6, secondo comma, numeri 2, 3 e 4 della legge, nulla osta alla liquidazione del compenso daziario e del contributo di ammortamento, qualora taluno dei predetti obblighi sussista;

g) certificato del Registro italiano navale attestante quale è il volume globale interno;

h) certificato dell'ufficio di vigilanza dal quale risulti:

1) il peso dell'intera costruzione (fornitura asciutta);

2) il peso dell'apparato motore completo, inclusi tutti gli ausiliari di macchina, nonchè le tubolature, i grigliati e i pagliuoli;

3) l'elenco ed il peso dei complessi costitutivi dell'apparato motore provenienti dall'estero;

4) l'elenco ed il peso dei complessi costitutivi dell'apparato motore nella cui costruzione siano state impiegate parti staccate provenienti dall'estero, esclusi gli alberi a manovella, le linee d'asse, i forni ed i fondi per caldaie, nonchè il peso di tali parti staccate;

5) l'elenco ed il peso degli apparecchi ausiliari di bordo provenienti dall'estero;

6) l'elenco ed il peso degli apparecchi ausiliari di bordo nella cui costruzione siano state impiegate parti staccate provenienti dall'estero, esclusi gli alberi a manovella, le linee d'asse, i forni ed i fondi per caldaie, nonchè il peso di tali parti staccate;

7) l'elenco ed il peso di tutti gli apparecchi ausiliari di bordo costruiti in Italia, qualora trovi applicazione la disposizione dell'ultimo comma dell'art. 3 della legge;

8) la data di inizio dei lavori determinata a termini dell'art. 16;

i) copia del verbale di cui al sesto comma dell'art. 100 qualora sia intervenuta ammissione al beneficio dell'importazione in franchigia dei dazi;

l) copia del verbale di cui all'undicesimo comma dell'art. 100 qualora sia intervenuta ammissione al beneficio del compenso daziario;

m) copia del verbale della prova in mare di cui all'articolo 95, completa delle certificazioni e degli accertamenti previsti circa l'assetto della nave alla prova e circa l'applicazione delle disposizioni dell'art. 97;

n) certificato della dogana da cui risulti che siano stati regolati tutti i rapporti relativi alla costruzione per la quale viene domandato il pagamento del compenso daziario e del contributo di ammortamento, qualora sia intervenuta ammissione al beneficio dell'importazione in franchigia dei dazi;

o) dichiarazione dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato da cui risulti che gli eventuali crediti dell'amministrazione stessa a norma degli articoli 148 e 149 siano stati interamente soddisfatti.

I certificati che debbono essere rilasciati da un medesimo ufficio possono essere riuniti in un solo atto.

Art. 108.

Nel caso di costruzione di navi mercantili, draghe o rimorchiatori pontati per conto di nazionali, per ottenere il pagamento di ciascuno degli anticipi sul contributo di ammortamento a termini dell'art. 21, alla domanda-progetto di liquidazione il proprietario deve allegare i seguenti documenti:

1) per il primo anticipo:

a) il certificato di cui alla lettera *f*) del precedente articolo, qualora sussista taluno degli obblighi previsti dal secondo comma, numeri 2, 3 e 4, dell'art. 6 della legge:

b) certificato del competente ufficio di porto da cui risulti che la proprietà della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato in costruzione appartiene a cittadini italiani;

c) certificato dell'ufficio di vigilanza da cui risulti la data di inizio dei lavori determinata a termini dell'art. 16 ed il grado di avanzamento raggiunto dalla costruzione;

d) specificazione dello scafo e dell'apparato motore;

2) per il secondo anticipo:

a) il certificato previsto alla lettera *a*), se necessario, e quello previsto alla lettera *b*) del precedente n. 1);

b) certificato dell'ufficio di vigilanza da cui risulti la data di inizio dei lavori determinata a termini dell'art. 16 ed il grado di avanzamento raggiunto dalla costruzione;

3) per il terzo anticipo:

a) il certificato previsto alla lettera a), se necessario, e quello previsto alla lettera *b*) del precedente numero 1);

b) certificato dell'ufficio di vigilanza da cui risulti la data di inizio dei lavori determinata a termini dell'art. 16 ed il grado di avanzamento raggiunto dalla costruzione;

c) calcoli sommari di stabilità statica a carena diritta;

d) calcolo dell'assetto e della stabilità a carena diritta, supposto il caso di allagamento (con un solo compartimento allagato) che si possa considerare tra i più pericolosi.

In caso di rimorchiatori pontati a scafo di legno, gli anticipi potranno essere concessi soltanto qualora da apposito certificato dell'ufficio di vigilanza risulti che i detti rimorchiatori avranno indubbiamente i requisiti richiesti dal sesto comma dell'articolo 2 della legge.

Art. 109.

Nel caso di costruzione di apparati motori completi, alle domande-progetto di liquidazione del compenso daziario da parte del costruttore e del contributo di miglioramento da parte del proprietario della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato su cui l'apparato motore è stato sistemato, debbono essere allegati i seguenti documenti:

a) duplicato o copia del certificato di classificazione della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato su cui l'apparato motore è stato sistemato, ovvero, nel caso previsto dall'art. 23, primo comma, n. 4), duplicato o copia del certificato di navigabilità;

b) certificato dell'ufficio d'iscrizione da cui risulti la data di entrata in effettivo esercizio della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato su cui l'apparato motore è stato sistemato;

c) certificato dell'ufficio d'iscrizione, se si tratta di nave mercantile, indicante i servizi cui essa è adibita;

d) certificato dell'ufficio di vigilanza da cui risulti:

1) il peso dell'apparato motore completo, inclusi tutti gli ausiliari di macchina, nonchè le tubolature, i grigliati e i paglioli;

2) l'elenco ed il peso dei complessi costitutivi di apparato motore provenienti dall'estero, o dalla stessa nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato su cui l'apparato motore è stato sistemato, ovvero da altra nave;

3) l'elenco ed il peso delle parti staccate di complessi costitutivi di apparato motore provenienti dall'estero, o dalla stessa nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato su cui l'apparato motore è stato sistemato ovvero da altra nave, esclusi gli alberi a manovella, le linee d'asse, i forni ed i fondi per caldaie;

4) l'indicazione della nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato nazionale su cui l'apparato motore è stato sistemato e la data della effettuata sistemazione;

5) la data di inizio dei lavori determinata a termini dell'art. 17;

e) copia del verbale di cui al sesto comma dell'art. 100, qualora sia intervenuta ammissione al beneficio dell'importazione in franchigia dei dazi;

f) copia del verbale di cui all'undicesimo comma dell'art. 100, qualora sia intervenuta ammissione al beneficio del compenso daziario;

g) copia del verbale della prova in mare di cui all'art. 96, completa delle certificazioni prescritte circa l'applicazione delle disposizioni contenute nell'art. 97;

h) certificato della dogana da cui risulti che siano stati regolati tutti i rapporti relativi alla costruzione per la quale viene domandato il pagamento del compenso daziario e del contributo di miglioramento, qualora sia intervenuta ammissione al beneficio dell'importazione in franchigia dei dazi;

i) dichiarazione dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato da cui risulti che gli eventuali crediti dell'amministrazione stessa a norma degli articoli 148 e 149 siano stati interamente soddisfatti.

I certificati che debbono essere rilasciati da un medesimo ufficio possono essere riuniti in un solo atto.

Art. 110.

Nel caso in cui il proprietario intenda valersi della facoltà concessagli dall'art. 96, ultimo comma, dovrà presentare, oltre a tutti i documenti di cui all'art. 109, una dichiarazione dalla quale risulti che egli si riserva di chiedere, dopo eseguita la nuova prova in mare, la liquidazione suppletiva del contributo di miglioramento nei limiti dell'impegno finanziario assunto in base alla dichiarazione di costruzione. Dal verbale della prova in mare dovrà, inoltre, risultare la richiesta, fatta all'atto della firma del verbale stesso, di far procedere alla nuova prova.

Per il pagamento suppletivo del contributo di miglioramento, dopo effettuata la nuova prova in mare, il proprietario dovrà presentare:

1) domanda-progetto di liquidazione compilata secondo il modello stabilito per le domande-progetto di liquidazione dei contributi di miglioramento;

2) copia del verbale della nuova prova in mare eseguita a termini dell'art. 96.

Art. 111.

Nel caso di costruzione di singoli complessi costitutivi di apparato motore e di apparecchi ausiliari di bordo, alle domande-progetto di liquidazione del compenso daziario da parte del costruttore e del contributo di miglioramento da parte del proprietario della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato su cui il macchinario è stato sistemato, debbono essere allegati i seguenti documenti:

a) duplicato o copia del certificato di classificazione della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato su cui il macchinario costruito è stato sistemato, ovvero, nel caso previsto dall'art. 23, primo comma, n. 4), duplicato o copia del certificato di navigabilità;

b) certificato dell'ufficio d'iscrizione, da cui risulti la data di entrata in effettivo esercizio della nave, qualora trattisi di costruzione di apparecchi ausiliari di bordo, e la data di entrata in esercizio dell'apparato motore a cui essi sono destinati quando trattisi di complessi costitutivi di apparato motore;

c) certificato dell'ufficio d'iscrizione, se si tratta di nave mercantile, indicante i servizi cui essa è adibita;

d) certificato dell'ufficio di vigilanza da cui risulti:

1) il peso del macchinario costruito;

2) l'elenco ed il peso delle parti staccate provenienti dall'estero o dalla stessa nave mercantile, draga o rimorchiatore pontato su cui il macchinario è stato sistemato, ovvero da altra nave, esclusi gli alberi a manovella, le linee d'asse, i forni ed i fondi per caldaie;

3) l'indicazione della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato nazionale su cui il macchinario costruito è stato sistemato e la data della effettuata sistemazione;

4) la data di inizio dei lavori determinata a termini dell'art. 17;

e) copia del verbale di cui al sesto comma dell'art. 100, qualora sia intervenuta ammissione al beneficio dell'importazione in franchigia dei dazi;

f) copia del verbale di cui all'undicesimo comma dello art. 100, qualora sia intervenuta ammissione al beneficio del compenso daziario;

g) certificato della dogana da cui risulti che siano stati regolati tutti i rapporti relativi alla costruzione per la quale viene domandato il pagamento del compenso daziario e del contributo di miglioramento, qualora sia intervenuta ammissione al beneficio dell'importazione in franchigia dei dazi;

h) dichiarazione dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato da cui risulti che gli eventuali crediti dell'amministrazione stessa a norma degli articoli 148 e 149 siano stati interamente soddisfatti.

I certificati che debbono essere rilasciati da un medesimo ufficio possono essere riuniti in un solo atto.

Art. 112.

Nel caso di lavori di riparazione, modificazione o trasformazione di navi mercantili, di draghe o di rimorchiatori pontati nazionali, alla domanda-progetto di liquidazione del compenso daziario da parte del costruttore, debbono essere allegati i seguenti documenti:

a) certificato dell'ufficio d'iscrizione, se si tratta di nave mercantile, indicante i servizi cui essa è adibita;

b) certificato dell'ufficio di vigilanza dal quale risulti il nome della nave mercantile, della draga o del rimorchiatore pontato su cui sono stati eseguiti i lavori, la data di inizio dei lavori, determinata a termini dell'art. 18, e la data di ultimazione dei lavori stessi;

c) copia del verbale di cui al sesto comma dell'art. 100, qualora sia intervenuta ammissione al beneficio dell'importazione in franchigia dei dazi;

d) copia del verbale di cui all'undicesimo comma dell'art. 100;

e) certificato della dogana da cui risulti che siano stati regolati tutti i rapporti relativi ai lavori per i quali viene domandato il pagamento del compenso daziario, qualora sia intervenuta ammissione al beneficio dell'importazione in franchigia dei dazi;

f) dichiarazione dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato da cui risulti che gli eventuali crediti dell'amministrazione stessa a norma degli articoli 148 e 149 siano stati interamente soddisfatti.

Il certificato di cui alla lettera *b*) potrà essere omesso qualora i dati che esso dovrebbe contenere risultino dai verbali di cui alle lettere *c*) e *d*).

Art. 113.

Se il costruttore ovvero il proprietario è una ditta o società commerciale, ai documenti previsti dagli articoli 107, 108, 109, 110, 111 e 112 deve essere, inoltre, allegato un certificato in tre esemplari, di cui uno redatto in carta bollata, rilasciato dalla cancelleria del tribunale, qualora si tratti di società commerciale, ovvero dall'ufficio provinciale delle corporazioni, negli altri casi, da cui risulti:

a) la legale costituzione o composizione della società o ditta;

b) le persone che ne hanno la rappresentanza e la firma;

c) le persone autorizzate a riscuotere ed a quietanzare in nome e per conto della ditta o società, anche se tali persone dovessero essere quelle stesse da indicarsi alla lettera *b*).

Qualora detto certificato sia stato allegato ad una precedente istanza e nessun cambiamento sia intervenuto nella costituzione della società o ditta o nella designazione dei relativi rappresentanti e delegati, sarà sufficiente che la capitaneria di porto, nel rimettere al ministero delle comunicazioni la domanda-progetto di liquidazione con i documenti relativi a termini dell'art. 116, faccia riferimento alla precedente trasmissione.

Art. 114.

I costruttori ed i proprietari potranno chiedere che il pagamento delle somme loro spettanti venga eseguito, anzichè con mandato diretto intestato al loro nome sulla competente sezione di Regia tesoreria provinciale, mediante:

a) accreditamento in conto corrente a favore del creditore presso la filiale della Banca d'Italia coesistente alla sezione di Regia tesoreria sulla quale il mandato è assegnato;

b) accreditamento in conto corrente presso la detta filiale, per conto del creditore, a favore di un determinato istituto di credito designato dal creditore stesso;

c) commutazione in vaglia cambiario della Banca d'Italia, a favore del creditore, da spedirsi al medesimo in piego postale assicurato, tenendo, ad ogni modo, presente che non possono essere emessi vaglia destinati a più di un creditore;

d) versamento in conto corrente postale al nome del creditore.

In tal caso si dovranno osservare le norme stabilite per tali speciali forme di pagamento.

Art. 115.

Qualora, per un motivo qualsiasi, nei casi previsti dagli articoli 107, 109 e 111, costruttore e proprietario non presentino insieme le rispettive domande-progetto di liquidazione, la documentazione, anzichè unica per entrambe le domande-progetto di liquidazione, dovrà essere doppia, restando esclusa la facoltà per il costruttore o per il proprietario ritardatario di riferirsi alla documentazione già presentata a corredo dell'altra domanda-progetto di liquidazione.

Art. 116.

Le domande-progetto di liquidazione debbono essere presentate, completamente documentate secondo le prescrizioni dei precedenti articoli, agli uffici di porto ai quali furono fatte le dichiarazioni a cui le domande-progetto di liquidazione si riferiscono.

Questi, accertato che la documentazione sia regolare e completa e che nel progetto di liquidazione siano stati riportati esattamente gli elementi necessari per il calcolo dei compensi e contributi, le muniscono del proprio visto e le trasmettono al ministero delle comunicazioni direttamente, se siano capitanerie di porto, e per il tramite delle capitanerie di porto da cui dipendono, se siano uffici circondariali marittimi, con espresso riferimento alla partecipazione dell'ammissione ai benefici a suo tempo ricevuta.

CAPO III.

Liquidazione del contributo di interesse.

Art. 117.

Per ottenere la determinazione del prezzo iniziale della nave agli effetti del contributo di interesse previsto dall'art. 4 della legge, il proprietario deve avanzare al ministero delle comunicazioni, per il tramite dell'ufficio di porto competente, regolare domanda.

Nella domanda debbono essere indicati, oltre a tutti i dati atti ad individuare la nave, tutti gli elementi che, a giudizio del proprietario, possono valere a far determinare il suo prezzo iniziale.

Alla domanda potranno essere allegati tutti quei documenti che il proprietario ritenga utili ai fini della determinazione del prezzo iniziale, in relazione anche alle norme di cui all'art. 118.

Art. 118.

Il prezzo iniziale della nave sarà accertato con decreto del Ministro per le comunicazioni.

In tale accertamento sarà tenuto conto delle condizioni del mercato delle costruzioni navali e dell'andamento dei prezzi del materiale e della mano d'opera.

Si terrà, inoltre, conto del prezzo di contratto per la fornitura della nave completa ed anche degli extraprezzi pagati sul contratto stesso e delle spese fatte dal proprietario fuori contratto e per il primo armamento della nave. Il proprietario dovrà, in ogni caso, fornire un elenco di tali spese accompagnato da validi e legali documenti.

Agli effetti della valutazione del prezzo iniziale della nave le spese fuori contratto e per il primo armamento della nave, compresi corredi e dotazioni, non potranno eccedere il 5 % della somma complessiva pagata al cantiere per prezzo di contratto ed extraprezzi sul contratto stesso.

Si seguiranno, inoltre, le direttive seguenti:

1) si aggiungeranno al prezzo contrattuale della nave gli interessi delle rate pagate durante la sua costruzione nella misura del 6 % annuo;

2) non sarà aggiunta al prezzo della nave la somma pagata dalla Regia marina ovvero dal ministero delle comunicazioni per la sistemazione di cui al secondo comma, n. 2), dell'art. 6 della legge;

3) non si terrà conto di eventuali spese per il finanziamento (scarto su obbligazioni, ecc.) che abbia dovuto sostenere il proprietario della nave per poterla far costruire.

Art. 119.

Per ottenere il pagamento della prima rata semestrale del contributo di interesse il proprietario della nave deve avanzare, per il tramite dell'ufficio d'iscrizione, regolare domanda al ministero delle comunicazioni, allegando ad essa i seguenti documenti:

a) certificato dell'ufficio d'iscrizione attestante la data in cui la nave è entrata in effettivo esercizio;

b) certificato del Registro italiano navale attestante che la nave, durante il semestre a cui si riferisce la rata di contributo da pagare, conservò l'iscrizione alla più alta classe del Registro stesso;

c) certificato dell'ufficio d'iscrizione attestante che la nave, durante il semestre a cui si riferisce la rata di contributo da pagare, conservò la nazionalità italiana.

I certificati che debbono essere rilasciati da un medesimo ufficio possono essere riuniti in un solo atto.

Art. 120.

Per ottenere il pagamento delle rate semestrali del contributo d'interesse successive alla prima il proprietario della nave deve avanzare, per il tramite dell'ufficio d'iscrizione, regolare domanda al ministero delle comunicazioni allegando ad essa i documenti previsti alle lettere *b*) e *c*) dell'art. 119.

Art. 121.

Le domande e i documenti previsti dagli articoli 117, 119 e 120 debbono essere redatti in due esemplari, di cui uno in carta bollata.

Art. 122.

Al pagamento delle rate del contributo di interesse successive alla prima potrà essere dato corso, indipendentemente dalla presentazione dei documenti previsti dall'art. 120, dietro la presentazione della sola domanda, esclusivamente nel caso di comprovata perdita totale della nave.

In tale caso, però, ove al momento della perdita la nave risulti assicurata per un valore maggiore od uguale a quello tenuto presente — a termini dell'art. 4, primo comma, della legge — per la determinazione del contributo d'interesse, la corresponsione del contributo d'interesse stesso verrà sospesa.

Nel caso, invece, che la nave, al momento della perdita, risulti assicurata per un valore minore di quello tenuto presente — sempre a termini dell'art. 4, primo comma, della legge — per la determinazione del contributo d'interesse, le rate del contributo stesso ancora da corrispondere saranno, ove necessario, proporzionalmente ridotte per evitare che i proprietari possano complessivamente conseguire, in seguito all'avvenuta perdita della nave, un valore maggiore di quello attribuito per la determinazione del contributo d'interesse.

Nel determinare il valore attribuito alla nave ai fini della corresponsione del contributo d'interesse nei vari anni del quinquennio, di cui all'art. 4 della legge, dovrà tenersi conto delle riduzioni previste nel primo comma dello stesso art. 4.

Nel caso di nave ammessa al trattamento previsto dall'articolo 16 della legge, le rate di contributo d'interesse ancora dovute saranno corrisposte regolarmente all'istituto sovventore: al loro rimborso totale o parziale resterà, però, obbligato il proprietario della nave.

Spetta al proprietario di comprovare, mediante attestazione giudiziaria di notorietà ovvero in altro modo che sia ritenuto idoneo dal Ministro per le comunicazioni, a suo insindacabile giudizio, l'inesistenza di assicurazione della nave, o, nel caso di sua sussistenza, la misura dell'indennità stipulata. Fin quando tale prova non venga fornita, sempre che la nave non sia stata ammessa al beneficio previsto dall'art. 16 della legge, la corresponsione delle rate di contributo di interesse ancora dovute verrà sospesa.

Nel caso previsto dal quinto comma del presente articolo il ministero delle comunicazioni, in attesa che siano compiuti gli accertamenti di cui innanzi, potrà provocare la sospensione del pagamento delle somme assicurate da parte degli istituti assicuratori della nave.

CAPO IV.

Liquidazione del costo delle strutture per le installazioni previste dall'art. 6, secondo comma, n. 2, della legge.

Art. 123.

Per ottenere il rimborso del costo delle strutture per le installazioni di cui all'art. 6, secondo comma, n. 2, della legge da parte del ministero della marina ovvero da parte del mini-

stero delle comunicazioni a termini del secondo comma dell'art. 20 della legge stessa, i proprietari debbono avanzare domanda al competente ministero, allegando ad essa:

a) certificato di collaudo dei lavori eseguiti rilasciato dall'autorità all'uopo delegata dall'ufficio di stato maggiore della Regia marina;

b) fattura della spesa sostenuta per la esecuzione dei lavori.

L'ammontare della fattura di cui alla lettera *b)* del comma precedente non deve superare, in alcun caso, il prezzo determinato dall'ufficio di stato maggiore della Regia marina prima dell'esecuzione dei lavori.

Le domande e i documenti previsti nel presente articolo debbono essere redatti in due esemplari, di cui uno in carta bollata.

PARTE VII.

ESENZIONI VARIE - TARIFFE FERROVIARIE.

CAPO I.

ESONERO DALL'IMPOSTA DI REGISTRO E DALLA TASSA DI SCAMBIO.

Art. 124.

Agli effetti del conseguimento dell'esonero dall'imposta di registro e dalla tassa di scambio previsto nel primo comma dell'art. 12 della legge, le costruzioni, riparazioni, modificazioni e trasformazioni navali debbono intendersi riferite a navi mercantili, draghe, rimorchiatori pontati o navi da diporto nazionali nonchè a navi da guerra, mercantili, da diporto o di altro carattere ed a galleggianti commessi da stati o cittadini stranieri o ad essi appartenenti, secondo le disposizioni di cui agli articoli 1, 7, 9 ed 11 della legge.

E' da ritenersi compreso nei suindicati privilegi:

a) nel caso di costruzione, tutto quanto occorre ed è destinato per mettere la nave in condizioni di adempiere al suo specifico impiego, compresi tutti i servizi ed impianti di bordo e gli oggetti di arredamento;

b) nel caso di modificazione, trasformazione o riparazione, tutto quanto occorre per le relative opere inerenti allo scafo, all'apparato motore, agli apparecchi ausiliari di bordo, all'attrezzatura marinaresca ed in genere a tutti i servizi ed impianti di bordo ed oggetti di arredamento.

Le forniture che possono beneficiare delle suddette agevolazioni sono soltanto quelle che si riferiscono all'ultimo scambio verso il cantiere o lo stabilimento che esegue la costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione navale, nonchè le forniture fatte direttamente al proprietario riflettenti la costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione navale.

Art. 125.

L'ammissione ai benefici tributari di cui all'art. 124 deve essere chiesta dalle parti contraenti mediante domanda diretta al ministero delle comunicazioni e presentata in tre esemplari, dei quali uno redatto in carta bollata, agli uffici di porto nella cui giurisdizione si effettuano le costruzioni, riparazioni, modificazioni o trasformazioni navali.

La domanda deve specificare l'oggetto della contrattazione (costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione), le parti contraenti, l'importo, per lo meno approssimativo, della prestazione ed il luogo dove essa verrà eseguita, nonchè la sede dell'ufficio del registro competente.

L'ufficio di porto, ricevuta la domanda e riconosciutala conforme agli intendimenti della legge, l'annota in apposito registro, riportando il numero e la data di annotazione su ciascun esemplare della domanda stessa; restituisce uno degli esemplari in carta libera ai richiedenti, e trasmette gli altri al ministero delle comunicazioni direttamente, se sia capitaneria di porto, o per il tramite della capitaneria di porto da cui dipende, se sia ufficio circondariale marittimo.

Art. 126.

In base alla domanda pervenuta dalla capitaneria di porto il ministero delle comunicazioni emette il provvedimento di ammissione o meno alle agevolazioni tributarie richieste, di concerto con quello delle finanze, riportando in esso le indicazioni di cui al secondo comma dell'art. 125 ed indicando, inoltre, la data di decorrenza delle agevolazioni stesse.

Copia del provvedimento verrà inviata, per notizia, al ministero delle finanze e copia alla capitaneria di porto, la quale, direttamente o per il tramite del competente ufficio circondariale marittimo, secondo i casi, ne curerà la consegna agli interessati, previa annotazione degli estremi della concessione a fianco della nota di registrazione della domanda.

Art. 127.

Fermo rimanendo il carattere principale dei tributi normali, i contratti per costruzioni, riparazioni, modificazioni e trasformazioni navali, anche se risultanti da fatture sostitutive di scrittura privata, possono essere registrati provvisoriamente col beneficio dell'esonero tributario in base alla produzione presso il competente ufficio del registro dell'esemplare della domanda rilasciato alle parti dall'ufficio di porto e da questo regolarmente vistato in conformità a quanto detto nell'art. 125, ultimo comma.

Secondo l'esito della domanda si farà poi luogo al definitivo esonero oppure all'accertamento dei normali tributi di registrazione.

A tale scopo l'ufficio di porto darà immediata comunicazione all'ufficio del registro, presso il quale è stato registrato l'atto, del relativo provvedimento ministeriale. In base a tale comunicazione l'ufficio del registro definirà la partita, secondo i casi, annullando o trasportando al campione certo l'imposta normale annotata per memoria sul campione unico.

Art. 128.

Le fatture ed i contratti relativi alle costruzioni, riparazioni, modificazioni e trasformazioni navali, nonchè le fatture relative ai materiali di cui alle lettere *a)* e *b)* del secondo comma dell'art. 124, per aver corso in esonero tributario, dovranno contenere gli estremi della conseguita autorizzazione ministeriale e l'indicazione della specifica destinazione della merce, rimanendo altresì obbligo degli interessati di esibire copia conforme del provvedimento stesso ad ogni richiesta dell'amministrazione finanziaria.

Le fatture suddette, se poste in essere prima di aver ottenuto l'autorizzazione ministeriale, per aver corso in esonero tributario dovranno essere debitamente numerate, annotate in un apposito registro (libro dei sospesi) e contenere gli estremi della domanda in luogo della conseguita autorizzazione ministeriale, che il costruttore o il proprietario dovrà, però, riportare in ciascun documento appena in possesso del provvedimento stesso.

Detto registro, prima di essere posto in uso, dovrà essere sottoposto alla vidimazione del competente ufficio del registro, che dovrà numerare le sue pagine e munirle del bollo a

calendario con dichiarazione nell'ultima pagina del numero dei fogli di cui è composto.

Qualora l'autorizzazione ministeriale non venga concessa, le fatture debbono essere regolarizzate agli effetti della tassa di scambio (mediante applicazione sugli esemplari di esse in possesso dell'acquirente di entrambe le sezioni delle apposite marche doppie o con versamento in conto corrente secondo le norme di legge), entro il termine di 30 giorni dalla comunicazione del provvedimento ministeriale.

I materiali grezzi, semilavorati o finiti introdotti in esenzione della tassa di scambio saranno tenuti in evidenza sui registri di cui agli art. 63 e 64.

Ultimata la costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione, a tutti i materiali introdotti in esenzione della tassa di scambio e non scaricati o sopravanzati nei lavori per i quali vennero introdotti, deve essere dato pronto esito da parte della ditta che li ha in deposito, sia pagando la tassa di scambio sulle originarie fatture di acquisto in base al valore del materiale residuato (mediante applicazione di entrambe le sezioni di marche doppie sulle fatture medesime o con il servizio dei conti correnti postali a norma di legge), sia destinandoli ad altre costruzioni, riparazioni, modificazioni o trasformazioni, che abbiano titolo al beneficio stesso.

In questo ultimo caso sarà fatta apposita annotazione tanto sul registro della costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione, a cui erano originariamente destinati i materiali, quanto sul registro della nuova costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione a cui i materiali stessi vennero passati.

Art. 129.

Qualora trattisi di forniture soggette a tassa di scambio che hanno per oggetto merci provenienti dall'estero, l'importo del relativo tributo viene depositato o garantito insieme con i diritti doganali a norma dell'art. 33 della legge 28 luglio 1930, n. 1011, sulla tassa di scambio.

Le imposte e tasse eventualmente pagate prima della concessione dell'esonero potranno essere restituite nei modi e termini di legge.

CAPO II.

Esonero dal dazio doganale e dalla tassa di vendita per i combustibili ed i lubrificanti.

Art. 130.

Agli effetti degli articoli 8, lettera *e*), 11, primo comma, lettera *e*), e 12, secondo comma, della legge, possono essere ammessi alla franchigia del dazio e alla esenzione dalla tassa di vendita i combustibili liquidi e gli oli minerali lubrificanti occorrenti per le prove, a terra e in mare territoriale, dei motori per applicazioni navali.

I combustibili liquidi e i lubrificanti occorrenti per le prove anzidette sono quelli che vengono effettivamente consumati e che, dopo le prove, non sono più riutilizzabili.

Del lubrificante adoperato nelle prove si presumerà che il 50 % sia sempre riutilizzabile.

Sono esclusi da ogni beneficio i combustibili liquidi e i lubrificanti comunque usati durante il ciclo di fabbricazione dei motori.

Art. 131.

Agli effetti della legge sono considerate prove a terra dei motori gli esperimenti eseguiti al banco.

Il consumo di combustibili e di lubrificanti impiegati nelle prove a terra è soggetto alle verifiche ed agli accertamenti di cui al presente capo.

Art. 132.

Le ditte che intendono fruire delle agevolazioni fiscali previste dagli articoli 8, lettera *e*), 11, primo comma, lettera *e*), e 12, secondo comma, della legge dovranno farne domanda — in due esemplari, di cui uno redatto in carta bollata — al ministero delle finanze per il tramite di quello delle comunicazioni, corredandola del certificato dell'ufficio provinciale delle corporazioni, il quale attesti che la richiedente produce motori per applicazioni navali.

In tale domanda dovranno indicarsi:

a) cognome, nome, paternità e domicilio del costruttore ovvero denominazione e sede della ditta o società costruttrice dei motori per i quali si chiedono le agevolazioni;

b) luogo e stabilimento in cui si esegue la costruzione;

c) tipo dei motori per applicazioni navali che s'intende di costruire e loro caratteristiche essenziali;

d) qualità e quantità del combustibile liquido e del lubrificante che si presume di consumare nelle prove di ciascun tipo di motore;

e) dogana presso la quale avranno luogo le operazioni d'importazione in franchigia di dazio e in esenzione da tassa di vendita dei quantitativi di combustibile liquido e di lubrificante corrispondenti al consumo di prodotti nazionalizzati accertato nelle prove dei motori.

Art. 133.

Riconosciuta la regolarità della domanda ed accertato che la ditta si trovi nelle condizioni prescritte per poter fruire dell'agevolezza, il ministero delle finanze ne dà avviso alla dogana che ha giurisdizione sulla fabbrica, per l'espletamento dei compiti previsti dai successivi articoli.

Art. 134.

In tutti i casi nei quali si tratti di motori non costruiti in serie, il consumo di combustibile liquido e di lubrificante sarà determinato, ai fini della franchigia del dazio e della esenzione dalla tassa di vendita, in relazione alla potenza accertata nelle prove previste dalla parte V, capo III, moltiplicando rispettivamente per kg. 10 e per kg. 0,6 il numero dei cavalli-asse sviluppati alla prova al banco, alla massima potenza, di 4 ore, di cui agli articoli 89, 90 e 91, quali risulteranno dal verbale dell'ufficio di vigilanza.

Nei casi in cui, come per gli apparati motori di navi estere, tali prove non siano obbligatorie, dovranno essere eseguiti appositi accertamenti di potenza a cura dell'ufficio di vigilanza.

Art. 135.

Per i motori costruiti in serie il consumo medio di combustibile liquido e di lubrificante per ciascun motore sarà accertato mediante prove dirette per un numero limitato dei motori stessi e s'intenderà valevole per tutta la serie, salvo che la dogana ritenga opportuno, per variate circostanze di fatto, ripetere le prove.

Tali prove dovranno essere fatte con l'intervento del delegato dell'ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione e di un funzionario della dogana. La dogana stabilirà, in base ai risultati di tali prove, il quantitativo di combustibile e di lubrificante che deve presumersi necessario per le prove a terra di ciascun motore della serie.

Di ogni esperimento sarà redatto verbale in contraddittorio con la ditta interessata da sottoporre alla ratifica del ministero delle finanze.

Ciascuna ditta costruttrice di motori in serie ammessa al beneficio fiscale dovrà tenere un registro delle lavorazioni, vidimato dalla dogana, da cui risulti in qualsiasi momento il numero dei motori per applicazioni navali prodotti, le caratteristiche di ciascun tipo, il numero dei motori sottoposti a prova, le ore di durata di ciascuna prova ed i quantitativi di combustibile e di lubrificante consumati.

E' data facoltà ai funzionari ed agenti dell'amministrazione finanziaria di accedere negli stabilimenti di produzione dei motori per assistere ai singoli esperimenti e per esaminare i registri di fabbrica, compreso il registro delle lavorazioni prescritte dal precedente comma.

Art. 136.

Per ottenere, a prove ultimate, la concessione delle agevolazioni di cui al presente capo, le ditte interessate dovranno presentare alla competente dogana apposita domanda nella quale saranno indicati:

il motore o i motori per i quali le prove sono state eseguite;

la potenza di ciascun motore;

i quantitativi di combustibile e di lubrificante per i quali si domanda l'agevolazione in base alle norme dei precedenti articoli.

Nei casi di cui all'art. 134 la dogana richiederà all'ufficio di vigilanza il certificato confermante i dati esposti nella domanda.

Art. 137.

La dogana, presa in esame la domanda di cui all'art. 136 e confrontatala con gli elementi in suo possesso, procede alla liquidazione dei quantitativi di combustibile liquido e di lubrificante che si presumono consumati nelle prove beneficiate, alla condizione, però, che gli apparati motori risultino installati a bordo e che i verbali di cui al terzultimo comma dell'art. 135 siano stati approvati dal ministero delle finanze.

Di tale liquidazione viene redatto verbale in contraddittorio con la ditta fabbricante.

Art. 138.

Accertato il diritto della ditta costruttrice con le modalità di cui all'art. 137, la dogana rilascia un buono di esenzione su speciale modello che sarà fornito dalla ditta stessa e dal quale dovranno risultare:

a) la data alla quale le prove ammesse al beneficio fiscale si riferiscono;

b) la fabbrica, il numero e la specie dei motori assoggettati alle prove e collocati a bordo;

c) la quantità e la qualità dei combustibili liquidi e la quantità dei lubrificanti che si debbono mettere a calcolo, con la indicazione, pei residui della distillazione degli olii minerali, della loro densità;

d) l'importo complessivo dei relativi diritti di confine (dazio e tassa di vendita).

Il buono dà diritto ad introdurre in consumo, in esenzione da tassa di vendita, un equivalente quantitativo del medesimo prodotto in esso buono descritto, se per le prove è stato adoperato olio minerale di produzione nazionale; oppure ad importare detto quantitativo in franchigia da dazio e da tassa di vendita, se per le prove è stato adoperato olio minerale nazionalizzato.

In quest'ultimo caso, però, occorre che sia documentata, mediante la presentazione della bolletta di sdoganamento (a tergo della quale dovranno essere segnati a scarico i quantitativi volta a volta ammessi al beneficio), la importazione di olio minerale della stessa qualità precedentemente effettuata, dall'estero o da un deposito doganale, direttamente dalla ditta costruttrice.

Il buono può essere girato a favore del fornitore del combustibile liquido e del lubrificante, ma non è ammessa che una sola girata. Esso sarà ritirato dall'ufficio competente a provvedere allo svincolo di tale prodotto, a giustificazione dell'esenzione.

Art. 139.

Per potere usufruire, per le prove in mare, della franchigia concessa dalla legge, debbono essere adoperati combustibili liquidi e lubrificanti esteri oppure nazionali schiavi di tassa di vendita.

Tali prodotti saranno imbarcati:

a) con bollette di lasciapassare merci estere, su dichiarazione scritta, se trattisi di prodotti esteri;

b) con bolletta modello *A*-55 se trattisi di prodotti nazionali schiavi di tassa di vendita.

In ambedue i casi le navi e i galleggianti saranno muniti di apposito manifesto provvisorio per iscrivervi i quantitativi di combustibili liquidi e di lubrificanti imbarcati; e l'integrità del carico, accertato esattamente dalla dogana al momento dello imbarco, verrà assicurata con piombo o con altro congegno di chiusura da applicare alle valvole di immissione e di estrazione dei serbatoi.

Art. 140.

Alle prove da eseguirsi in mare, nelle acque territoriali, intervengono un funzionario della dogana ed un graduato della guardia di finanza, i quali, proceduto all'apertura dei serbatoi, accertano il consumo del combustibile liquido e del lubrificante durante le singole prove, redigendo verbale in contraddittorio con la ditta interessata.

In base alle risultanze di tale verbale sarà dato scarico totale o parziale al manifesto provvisorio, apponendovi opportune attestazioni.

Art. 141.

A prove ultimate, i combustibili liquidi e i lubrificanti sopravanzati potranno essere destinati a provviste di bordo, senza limitazioni per le navi mercantili, e con divieto di consumo nei porti dello Stato per i galleggianti. Così pure i lubrificanti sopravanzati potranno essere destinati a provviste di bordo, ma in ogni caso con divieto di consumo nei porti dello Stato.

I combustibili liquidi e i lubrificanti potranno altresì essere reintrodotti nel territorio dello Stato, previo pagamento dei diritti rispettivamente dovuti, ovvero immessi di nuovo in deposito nella stessa condizione doganale nella quale si trovavano prima dell'estrazione.

CAPO III

ESENZIONE DAL DIRITTO DI LICENZA.

Art. 142.

In base alla disposizione del primo comma dell'art. 12 della legge, le merci, provenienti dall'estero e destinate alle costruzioni, riparazioni, modificazioni e trasformazioni navali, che possono beneficiare di detta disposizione debbono intendersi esenti dal pagamento dello speciale diritto di licenza istituito col R. decreto-legge 13 maggio 1935, n. 894, convertito in legge con la legge 17 febbraio 1936, n. 334.

Tale diritto sarà depositato, o garantito da fideiussione, insieme con i diritti di confine e con la tassa di scambio gravanti sulle merci suddette, e sarà dovuto per i materiali sopravanzati nei lavori.

L'esenzione di cui al presente articolo deve essere chiesta dagli interessati con domanda diretta al ministero delle comunicazioni e presentata, per l'ulteriore corso, in tre esemplari, di cui uno in carta bollata, all'ufficio di porto nella cui giurisdizione si effettuano i lavori di costruzione, riparazione, modificazione e trasformazione cui la fornitura è destinata. L'ufficio di porto la trasmetterà al ministero delle comunicazioni direttamente, se sia capitaneria di porto, e per il tramite della capitaneria di porto da cui dipende, se sia ufficio circondariale marittimo.

La domanda deve specificare l'oggetto, l'importo e la provenienza della fornitura indicando, altresì, se essa comprende materiali, macchinari, ecc. concorrenti al beneficio dell'importazione in franchigia, i lavori di costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione cui la fornitura è destinata, il luogo in cui i lavori stessi debbono eseguirsi e la dogana competente.

Il ministero delle comunicazioni, sentito quello delle finanze, emette il provvedimento di ammissione o meno all'esenzione di cui trattasi, dandone partecipazione alla capitaneria che la fa pervenire direttamente o per il tramite del competente ufficio circondariale marittimo, secondo i casi, agli interessati, all'ufficio di vigilanza ed alla dogana competenti, rimettendo, altresì, a ciascuno di essi una copia autenticata della domanda.

Agli effetti dell'accertamento dei diritti di licenza dovuti sui materiali, macchinari, ecc. sopravanzati o non utilizzati nei lavori, tutti i materiali, macchinari, ecc. introdotti a termini del presente articolo devono essere tenuti in evidenza nei registri di cui agli articoli 63 e 64.

L'esenzione non compete ai combustibili ed ai lubrificanti occorrenti per le prove a terra dei motori per applicazioni navali e neppure agli oggetti di semplice dotazione o ricambio, le cui forniture non siano conseguenza di contratti aventi per oggetto lavori per costruzioni, riparazioni, modificazioni e trasformazioni navali.

CAPO IV.

ESENZIONE DALL'IMPOSTA DI RICCHEZZA MOBILE.

Art. 143.

Per ottenere l'esenzione dall'imposta di ricchezza mobile di cui all'art. 5 della legge, i proprietari o gli armatori inoltreranno domanda al ministero delle comunicazioni, corredandola dei documenti indicati alle lettere *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), *f*), *n*) ed *o*) dell'art. 107.

I documenti che debbano essere rilasciati da uno stesso ufficio potranno essere riuniti in un solo atto.

I documenti di cui al primo comma del presente articolo potranno essere omessi se siano stati già presentati dal proprietario a corredo della domanda di liquidazione del contributo di ammortamento.

L'esenzione dall'imposta di ricchezza mobile sarà concessa con decreto del Ministro per le comunicazioni di concerto con quello per le finanze.

CAPO V.

TARIFFE FERROVIARIE.

Art. 144.

La tariffa ferroviaria da applicare a norma dell'ultimo comma dell'art. 12 della legge è quella che risulterà in vigore — alla data delle singole spedizioni — sulla rete delle ferrovie dello Stato a favore delle merci di produzione nazionale spedite all'estero via mare.

L'applicazione di tale tariffa ha luogo in via di rimborso e compete:

a) alle spedizioni dirette a cantieri o stabilimenti per costruzioni navali e costituite dai materiali di produzione nazionale specificati nell'art. 7;

b) alle spedizioni dirette a cantieri navali e costituite dai macchinari e apparecchi di produzione nazionale specificati negli articoli 9, 11 e 12,

sempre quando materiali, macchinari e apparecchi siano destinati ad essere direttamente impiegati nelle costruzioni, riparazioni, modificazioni e trasformazioni aventi titolo ai benefici previsti, secondo i casi, dagli articoli 1, 7, 9 e 11 della legge.

Art. 145.

Le spedizioni di cui all'art. 144 saranno effettuate con la lettera di vettura normale della piccola velocità (stampata su carta bianca). Sulle diverse parti della lettera di vettura lo speditore dovrà apporre la dichiarazione che i materiali, i macchinari e gli apparecchi sono di produzione nazionale e sono destinati alle costruzioni, riparazioni, modificazioni o trasformazioni ammesse ai benefici previsti dagli art. 1, 7, 9 e 11 della legge.

Art. 146.

Il cantiere o lo stabilimento a cui le spedizioni sono destinate dovrà, entro il giorno 15 di ogni mese, segnalare all'amministrazione delle ferrovie dello Stato, elencate su apposito modulo, le spedizioni ricevute nel mese precedente e aventi titolo, a norma dell'art. 144, all'applicazione della tariffa di esportazione.

Gli elenchi mensili dovranno essere compilati separatamente per ciascuna costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione, e dovranno avere riferimento alle rispettive dichiarazioni di cui al capo II della parte II.

Ad ogni elenco dovranno essere allegati i bollettini di consegna delle spedizioni compresevi e un certificato dell'ufficio di vigilanza attestante che le spedizioni elencate hanno titolo, per qualità di merce e per destinazione, a norma dell'art. 141, all'applicazione della tariffa ferroviaria di esportazione, salvo il disposto dell'art. 148.

Art. 147.

Sulla base degli elementi di cui all'art. 146 l'amministrazione delle ferrovie dello Stato procederà all'applicazione della tariffa d'esportazione, a titolo provvisorio, a favore

dell'avente diritto (mittente per le spedizioni in affrancato, destinatario per quelle in assegnato) fino alla concorrenza — per ciascuna costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione e per ciascuna specie di materiali, macchinari e apparecchi — dei quantitativi risultanti dalle rispettive dichiarazioni.

Art. 148.

A costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione ultimata, il cantiere navale, o lo stabilimento, dovrà far pervenire — mediante raccomandata con ricevuta di ritorno — all'amministrazione delle ferrovie dello Stato, con riferimento a ciascuna delle dichiarazioni di cui al capo II della parte II:

a) un certificato rilasciato dall'ufficio di porto competente da cui risulti se la costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione abbia o meno perduto il titolo ai benefici previsti, secondo i casi, dagli articoli 1, 7, 9 e 11 della legge;

b) un certificato, rilasciato dall'ufficio di vigilanza, da cui risultino in modo definitivo e particolareggiato la qualità, il peso e la provenienza dei materiali, macchinari, apparecchi e oggetti di produzione nazionale realmente impiegati nei lavori e aventi titolo, a norma dell'art. 144, alla tariffa ferroviaria d'esportazione.

Qualora, sulla base di tali elementi, venga a risultare che la tariffa di esportazione sia stata applicata a quantitativi di materiali, macchinari e apparecchi superiori a quelli che vi avrebbero avuto realmente titolo, l'amministrazione delle ferrovie dello Stato procederà nei modi d'uso e verso chi di ragione al recupero delle differenze di tassa dovutele per i quantitativi eccedenti.

Così pure, l'amministrazione predetta procederà al ricupero delle differenze di tassa dovute per tutte le spedizioni di materiali, macchinari e apparecchi destinati a costruzioni, riparazioni, modificazioni e trasformazioni che abbiano perduto il titolo ai benefici previsti, secondo i casi, dagli articoli 1, 7, 9 e 11 della legge.

Per la prescrizione delle azioni di cui ai due precedenti comma, il termine di un anno stabilito dall'art. 66 delle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato decorrerà dal giorno in cui perverranno all'amministrazione ferroviaria i certificati indicati alle lettere *a*) e *b*) del primo comma del presente articolo.

Art. 149.

Verificandosi irregolarità od abusi di qualsiasi genere, che abbiano dato, comunque, luogo ad indebito godimento della tariffa ferroviaria di esportazione, troveranno applicazione le disposizioni contenute nell'art. 50 delle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato.

PARTE VIII.

VIGILANZA SULLA CONSERVAZIONE DEI REQUISITI PRESCRITTI PER IL GODIMENTO DEI BENEFICI PREVISTI DALLA LEGGE.

Art. 150.

A cura del ministero delle comunicazioni saranno comunicate al Registro italiano navale le ammissioni ai benefici previsti dagli articoli 1, 2, 4 e 5 della legge agli effetti dell'applicazione dell'articolo 6 della legge medesima.

Spetta al Registro predetto di verificare che le navi mercantili, le draghe e i rimorchiatori pontati che abbiano goduto dei benefici di cui sopra adempiano all'obbligo di conservare l'iscrizione alla più alta classe di detto istituto — ovvero, nel caso previsto dal primo comma, n. 4), dell'art. 23, a quello di conservare il certificato di navigabilità — per il prescritto periodo di 5 anni, e di notificare al ministero delle comunicazioni, nel termine più breve e ad ogni modo entro tre mesi, le avvenute infrazioni a tale obbligo, nonchè i casi in cui gli accertamenti non abbiano dato risultati favorevoli.

I proprietari delle navi mercantili, delle draghe e dei rimorchiatori pontati che abbiano perduto l'iscrizione alla più alta classe ovvero, nel caso previsto dal primo comma, n. 4), dell'art. 23, non conservino il certificato di navigabilità, saranno esclusi, a partire dalla data di tale perdita, dal godimento del contributo d'interesse e dell'esenzione dall'imposta di ricchezza mobile.

Art. 151.

Sulle matricole delle navi e sui registri dei galleggianti sia del Regno che dell'Africa italiana e delle isole italiane dell'Egeo, nonchè sui registri tenuti dagli uffici comunali deve essere fatta annotazione dell'ammissione ai benefici previsti dalla legge. Le necessarie indicazioni verranno trasmesse agli uffici competenti a cura delle capitanerie di porto entro la cui giurisdizione venne effettuata la costruzione.

Nessuna nave potrà essere ammessa ad esercitare i servizi complementari nell'interno dei porti, delle rade, dei laghi, delle lagune e dei fiumi, sia del Regno che dell'Africa italiana e delle isole italiane dell'Egeo, se non siano preventivamente accertati il luogo di costruzione e la data di entrata in effettivo esercizio, al fine di stabilire se abbia conseguito o possa conseguire alcuno dei benefici previsti dalla legge.

Ove gli accertamenti dessero risultati positivi e non fossero trascorsi cinque anni dalla data di entrata in effettivo esercizio, gli uffici competenti rifiuteranno la richiesta autorizzazione sinchè non risulti che il proprietario della nave abbia effettuato il versamento all'Erario delle somme indicate nell'art. 10 della legge, ovvero, nel caso di compensi non ancora liquidati e di agevolazioni fiscali o doganali non ancora godute, sinchè non risulti che gli aventi diritto ai benefici vi abbiano formalmente rinunciato.

Tali disposizioni non si applicano alle draghe ed ai rimorchiatori pontati.

Non potrà, entro 5 anni dalla data della loro entrata in effettivo esercizio, essere concessa, a termini delle vigenti disposizioni, l'autorizzazione per la vendita all'estero delle navi mercantili, delle draghe e dei rimorchiatori pontati ammessi ai benefici della legge ove — salvo il caso previsto dall'art. 6, quinto comma, lettera *b*), della legge stessa — i proprietari non abbiano versato all'Erario l'ammontare delle somme comunque da essi percepite o comunque ad esso non corrisposte pei benefici previsti dalla legge stessa, ridotto di un quinto per ogni anno, o frazione di anno superiore alla metà, di permanenza sotto la bandiera italiana.

Art. 152.

Salvo il caso previsto dal secondo comma dell'art. 15 della legge, le navi che siano state ammesse al godimento dei contributi di ammortamento, di interesse o di miglioramento non potranno essere comunque destinate alle linee di preminente interesse nazionale contemplate dal R. decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, convertito in legge con la legge 10 giugno 1937, n. 1002, per un periodo di tempo che possa

far considerare, a giudizio insindacabile del Ministro per le comunicazioni, tale destinazione normale, ove i proprietari non restituiscano all'Erario l'ammontare delle somme percepite pei suddetti contributi.

Art. 153.

Il ministero della marina ha facoltà di procedere a periodiche e saltuarie ispezioni, a mezzo di suo personale, intese ad accertare il buono stato di efficienza e di conservazione delle sistemazioni di cui al secondo comma, nn. 2, 3 e 4, dell'art. 6 della legge e il rispetto degli obblighi di cui all'art. 9 del R. decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito in legge con la legge 9 gennaio 1936, n. 147, richiamato nell'ultimo comma del medesimo art. 6.

Qualora in tali ispezioni fossero riscontrate deficienze, il proprietario dovrà provvedere ad eliminarle entro il termine che sarà stabilito dall'ufficio di stato maggiore della Regia marina, indipendentemente dalle disposizioni penali previste dal citato R. decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836.

Art. 154.

I galleggianti di provenienza estera che sono soggetti a dazio di entrata, giusta le disposizioni della tariffa dei dazi doganali, non possono essere ammessi al servizio interno dei porti, delle rade, dei laghi, delle lagune e dei fiumi se non siano stati sottoposti alle prescritte formalità doganali.

Gli uffici di porto e le altre autorità cui spetta la sorveglianza sui detti galleggianti non rilasceranno le licenze per il loro esercizio, nè procederanno alla loro iscrizione negli appositi registri, se non saranno loro presentate le bollette doganali comprovanti il pagamento del diritto di confine.

Le precedenti disposizioni sono applicabili anche ai galleggianti che provengono dalla trasformazione di navi estere già addette alla navigazione alle quali si riferisce l'ultimo comma dell'art. 10 della legge, ovvero da trasformazione di navi già addette alla navigazione ed iscritte nelle matricole del Regno, dell'Africa italiana o delle isole italiane dell'Egeo.

Gli uffici di porto devono, in ogni caso, dare immediata comunicazione alle dogane, per le incombenze d'istituto, dell'avvenuta iscrizione nelle matricole o nei registri dei galleggianti delle navi, delle draghe e dei rimorchiatori pontati acquistati all'estero.

Art. 155.

I costruttori delle navi mercantili, delle draghe e dei rimorchiatori pontati per i quali fosse intervenuta l'ammissione ai benefici degli articoli 1, 2, 4 e 5 della legge e che non potessero essere inscritti nelle matricole o nei registri dei galleggianti a causa di vendita a cittadini o sudditi esteri, possono essere ammessi dal Ministro per le comunicazioni, d'intesa con quello per gli scambi e per le valute, al beneficio della importazione in franchigia, giusta il disposto dell'art. 11 della legge, con le modalità previste nella sezione III del capo II della parte II.

In tal caso la nuova dichiarazione di costruzione, modificativa della precedente, potrà essere accettata anche se presentata dopo l'inizio dei lavori, semprechè la costruzione non sia ultimata.

PARTE IX.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE.

Art. 156.

Nei casi previsti dall'art. 19, primo comma, della legge, ove i proprietari, risultanti dalla dichiarazione resa a termini dell'art. 31 del codice per la marina mercantile o da successivi trapassi di proprietà, e i costruttori, risultanti dalle relative dichiarazioni di costruzione, intendano valersi della facoltà d'opzione, di cui al secondo comma del sopracitato art. 19 della legge, debbono avanzare, congiuntamente, la relativa domanda, in due esemplari, di cui uno in carta bollata, al ministero delle comunicazioni e fornire gli elementi occorrenti per la determinazione dei nuovi impegni finanziari da assumere in sostituzione di quelli precedenti.

A corredo della domanda debbono essere allegati, in due esemplari, di cui uno in carta bollata:

a) per gli scafi, certificato del competente ufficio di porto attestante che alla data di entrata in vigore della legge lo scafo non era stato ancora varato;

b) per gli apparati motori completi, per i complessi costitutivi di apparato motore e per gli apparecchi ausiliari di bordo, certificato dell'ufficio di vigilanza attestante che alla data di entrata in vigore della legge i detti macchinari erano ancora in costruzione.

Art. 157.

Qualora il Ministro per le comunicazioni, a suo insindacabile giudizio, in base alla facoltà conferitagli dall'art. 19 della legge, creda di accogliere, in tutto o in parte, la domanda di cui al precedente articolo, i nuovi benefici previsti dalla legge saranno attribuiti, entro i limiti della intervenuta ammissione, a coloro che vi abbiano diritto a termini della legge stessa, a meno che dagli interessati non venga richiesta una diversa attribuzione in base ad atti legalmente stipulati, registrati e notificati o portati a conoscenza dell'amministrazione.

Le prove e gli accertamenti eseguiti agli effetti delle disposizioni indicate nel primo comma dell'art. 19 della legge saranno ritenuti validi salvo che il Ministro per le comunicazioni, a suo insindacabile giudizio, ritenga necessario integrarli secondo le norme che stabilirà volta per volta.

Art. 158.

Ove la domanda di opzione non venga congiuntamente avanzata da tutti coloro che vi sono tenuti a termini dell'art. 156 ma solo da alcuni di essi, il Ministro per le comunicazioni potrà ugualmente consentire l'opzione. In tal caso, però, i contributi d'ammortamento o di miglioramento saranno ripartiti fra i costruttori e i proprietari in modo che ai primi venga attribuita una parte di detti contributi equivalente all'ammontare dei compensi di costruzione a cui avrebbero avuto diritto in base alle disposizioni delle precedenti leggi.

Art. 159.

Ove insorgessero, per qualsiasi motivo, contestazioni tra le parti interessate circa la spettanza o la ripartizione dei benefici previsti dalla legge, l'ammontare complessivo di essi sarà depositato, per conto di chi spetti, presso la Cassa depositi e prestiti.

Art. 160.

Trascorso un anno dalla data di pubblicazione del presente regolamento, la facoltà di opzione non potrà più essere esercitata.

Art. 161.

Per i lavori iniziati dopo l'entrata in vigore della legge e prima della pubblicazione del presente regolamento, i costruttori e i proprietari dovranno, entro sei mesi dalla pubblicazione stessa, uniformarsi alle disposizioni del presente regolamento secondo le istruzioni che darà il ministero delle comunicazioni di concerto, quando del caso, con gli altri ministeri interessati.

Le dichiarazioni di costruzione, riparazione, modificazione o trasformazione che dovessero farsi in relazione a quanto dispone il precedente comma potranno essere accettate anche se presentate dopo l'inizio ovvero anche dopo l'ultimazione dei lavori. Tuttavia, tali dichiarazioni non potranno avere alcun effetto per il conseguimento dei benefici previsti dalla legge se dei lavori non sia stata data tempestiva notizia agli uffici di porto, agli uffici di vigilanza ed alle dogane per rendere possibili gli accertamenti e la compilazione dei documenti previsti dal presente regolamento.

Per i lavori ultimati prima della pubblicazione del presente regolamento, i termini stabiliti dall'art. 13 della legge s'intendono decorrenti dalla data di pubblicazione del presente regolamento.

Roma, addì 13 aprile 1939-XVII

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re d'Italia
Imperatore d'Etiopia

Il Ministro per le comunicazioni

BENNI

LONGO LUIGI VITTORIO, *direttore* SANTI RAFFAELE, *gerente*

(3100709) Roma — Istituto Poligrafico dello Stato - G. C.